



ESIMERKKEJÄ MAASEUDUN LIIKENNEPALVELUISTA SUOMESSA

MaasDigiboksi-hankkeen
casekorttikokoelma 2018–2021

Toimittaneet Heli Siirilä ja Jenni Eckhardt, 2/2021

Sisältö

Alkusanat	3
Liikkumispalveluiden kehittämishankkeet	4
Open Arctic MaaS	5
Kestävän liikkumisen palveluiden ekosysteemi	7
Vihreät matkaketjut	8
Kyytiin! Monipalveluliikenteen kehittäminen Kaustisen seudulla ja Kannuksessa	10
Kyytiin2 – henkilö- ja tavaraliikenteen yhdistely yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyönä	12
ALPIO-hanke: yleisesittely	14
ALPIO: Etelä-Savon kokeilut	16
ALPIO: Itä-Uudenmaan kokeilut	18
ALPIO: Pirkanmaan kokeilut	20
Innovatiiviset liikennetkaisu	22
Mamba-hanke Etelä-Pohjanmaalla	24
Liikenteen palveluita ihmisille ja tavaroille	26
Kutsuohjattu liikenne parantamaan liikenteen tehokkuutta ja palvelutasoa	27
Kimppakyytipalveluita Ranskassa	29
Blox Car vertaisvuokrauspalvelu	31
NuokkAuto – palvelut nuorten luo liikkuvalla nuorisopalveluautolla	33
Vaste – vähähiilisen logistiikan palvelualusta	35
Liikennepalveluiden selvitystyötä sekä tutkimuksen hyödyntämistä	37
Selvitys harvaan asutun maaseudun liikennepalveluista Pohjois-Savossa	38
Kumppanuuspöytäkeskustelut ja liikenteen kumppanuuspöydät	40
Liikenneköyhyys Suomessa	42
Infograafit	44
Taksiliikenteen harjoittaminen (versio 26.4.2019)	45
Elintarvikekuljetukset ja niiden yhdistely muihin kuljetuksiin	46
Kuljetustapojen vertailua pienyrittäjän näkökulmasta	48
Yhteiskunnan kuljetukset	49



© Vaasan yliopisto
Esimerkkejä maaseudun liikennepalveluista Suomessa – MaasDigiboksi-hankkeen casekorttikokoelma 2018–2021
ISBN 978-952-476-940-2
Toimittajat: Heli Siirilä, Vaasan yliopisto ja Jenni Eckhardt, VTT
Rahoittaja: Manner-Suomen maaseutuohjelma / Valtakunnalliset maaseudun kehittämishankkeet, sadan prosentin tuki
Taiton rakenne: Studio Andrei
Julkaisun pysyvä osoite: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-476-940-2>

Alkusanat

Vuonna 2018 tuli voimaan iso liikenteen lainsäädäntöuudistus, Laki liikenteen palveluista eli Liikennepalvelulaki. Tämä muutti yritysten toimintaedellytyksiä ja toi digitaalisuuden keskeiseksi osaksi liikennettä. Maaseudun kuljetusten ja liikkumisen digiboksi (MaasDigiboksi) -hanke oli valtakunnallinen viestintähanke liikenteen muutoksesta maaseudun näkökulmasta. Sen tavoitteena oli kerätä, jalostaa ja jakaa tietoa siitä, miten maaseudun pk-yritykset sekä muut toimijat voisivat hyödyntää liikenteen lainsäädäntömuutoksia ja digitalisoitumista.

Yksi hankkeen viestintäkeinoista oli laatia casekortteja liikenteeseen liittyvistä palveluista, hankkeista sekä käsitteistä. Casekorttien tarkoitus on koota oleellisia tietoja helposti luettavassa ja jaettavassa muodossa. Lisäksi hankkeessa laadittiin infograafeja. Nämä casekortit ja infograafit on nyt pääosin päivitetty ja koottu yksiin kansiin. Laajasta aineistosta on helppo poimia juuri itsellesi tai alueellesi kiinnostavimmat ideat ja mallit.

MaasDigiboksi-hankkeen toteutuksesta vastasi Vaasan yliopisto, kumppaninaan Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy. Vaasan yliopistossa hankkeelle työskenteli projektipäällikkö Heli Siirilä. VTT:llä hankkeessa työskentelivät tutkimustiimin päällikkö Jenni Eckhardt sekä tutkijat Arttu Lauhkonen ja Lasse Nykänen. Hankeaika oli 1/2018–2/2021, ja sitä rahoitti sadan prosentin tuella Manner-Suomen maaseutuohjelma, valtakunnalliset maaseudun kehittämishankkeet.

Hanke osoitti, kuinka tärkeää on koota tietoa joka puolelta Suomea ja jakaa sitä eteenpäin valtakunnallisesti. Maaseudun liikennepalveluiden kehittäminen on teema, jossa parhaat ratkaisut syntyvät yhteistyöllä. Lukuiloa sekä ideoita ja intoa maaseudun liikenteen kehittämiseen!



Liikkumispalveluiden kehittämishankkeet

Hankkeet ovat oiva keino kehittää maaseudun liikennepalveluita. Ne tuovat tekemiseen kaivattua lisäresurssia sekä kokoavat eri toimijoita työskentelemään yhteisten ratkaisujen eteen. Joka puolelta Suomea löytyy kehittämishankkeita, jotka ovat alueen tarpeista ja ominaispiirteistä ammentaan hakeneet toimivampia liikennepalveluita. Näkökulmat ovat vaihdelleet monipuolisesti, koska mahdollisia lähestymistapoja aiheeseen on monia, kuten esimerkiksi matkailu, sosiaali- ja terveydenhuollon matkat, koulukyydit ja alueen kuljetuksien kokonaisuus sekä digitaalisuus.



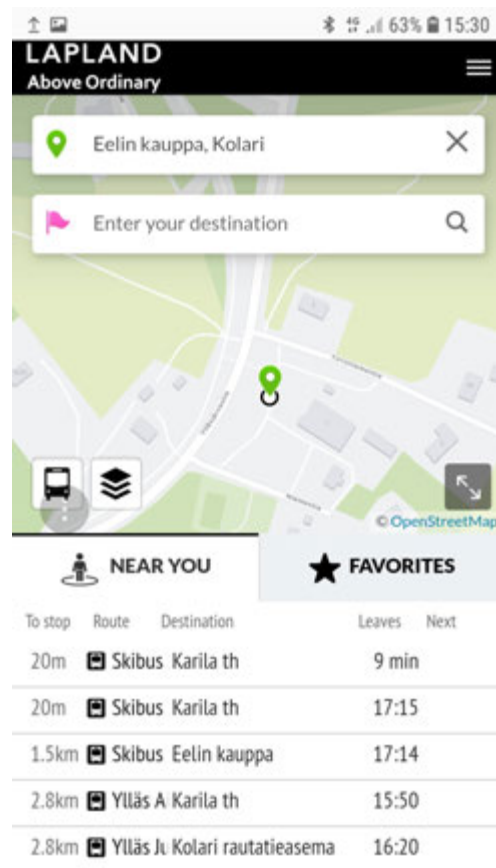
Open Arctic MaaS -hankekokonaisuus

AVAINSANAT: matkaketjut, matkailu,
digitalisaatio, liikkumispalvelut

Pohjois-Suomen harvaan asutun alueen liikkumisen palveluita on vaikea löytää. Tällä hetkellä ei ole saatavilla kattavaa digitaalista reittiopasta, joka sisältäisi kaiken tarjolla olevan joukkoliikenteen. Open Arctic MaaS -hankekokonaisuus luo edellytyksiä toimivan digitaalisen hakupalvelun ja kattavan reittioppaan rakentamiselle kehittämällä avointa liikkumisen palvelualustaa.

Liikkuminen Pohjois-Suomessa on varsin haastavaa, sillä etäisyydet ovat pitkiä ja liikenneyhteydet rajallisia. Informaatio liikkumisen palvelutarjonnasta on hajanaisista ja hankalasti löydettävissä niin paikallisille kuin kansainvälisille yksilömatkailijoille. Esimerkiksi tieto paikallisista SkiBusseista ja lentokenttäbusseista ei useimmiten vielä ole löydettävissä Reittioppaan vaatimassa digitaalisessa muodossa.

Open Arctic MaaS -hanke yhdistää osaamista teknologian, liikkumisen ja matkailun toimialoilta. Alueelliset toimijat tuovat hankkeeseen välttämätöntä paikallistuntemusta, jota tarvitaan sisällöltään hyödyllisen reittioppaan kehittämisessä. Hankkeessa syntynyt strateginen alueyhteistyöverkosto edistää Pohjois-Suomen digitaalisten liikkumispalveluiden kehittämistä niin yksilömatkailijoiden kuin paikallisten näkökulmasta.



Open Arctic MaaS

- Strategista verkostoyhteistyötä kestävien liikkumispalveluiden edistämiseksi
- Digitaalisten valmiuksien ja palvelutason kasvattaminen Pohjois-Suomen alueella
- Lapin reittiopas – digitaalisten liikkumispalveluiden pilotointi
- Uusien digitointityökalujen ja toimintamallien arviointi
- Mahdollisuus integroida liikkumispalveluiden haku-toiminnallisuus osaksi kohteiden ja yritysten sivustoja

Hankkeessa tuotetun Lapin reittioppaan kokeiluversion avulla todennettiin, että kaupungeissa käytetyt digitaaliset reittioppaat soveltuvat myös matkailun ja harvaan asutun alueen liikkumistarpeisiin. Lisäksi hankkeessa on kehitetty uusia lisäarvoa tuottavia ominaisuuksia kuten bussien dynaamista reaaliaikaseurantaa ja häiriötiedottamista.

Kattava reittiopas on erinomainen työkalu liikumisen suunnitteluun sekä paikallisten että matkailijoiden tarpeisiin. Hankkeessa pohditaan, kuinka Lapin reittiopas saadaan laajamittaiseen käyttöön, ja kuinka kaikki liikkumispalvelut saadaan digitoitua osaksi reittiopasta. Lisäksi avoin kysymys on, mikä taho voisi vastata reittioppaan hallinnoinnista ja jatkokehityksestä tulevaisuudessa.

Käyttäjystävällisen reittioppaan ylläpidon ja jatkokehityksen kannalta sidosryhmäyhteistyön on oltava tiiviistä ja toimialarajat ylittävää myös tulevaisuudessa.



HANKETIETOJA

Strateginen yhteistyö -hanke

- Lapin yliopisto / Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti MTI
- Ylläksen Matkailuyhdistys ry
- APInf Oy
- Sitra (*rahoittaja*)
- Lapin liitto (*rahoittaja*)
- Budjetti 168 000 euroa

Avoin palvelualusta -hanke

- Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy (*toteuttaja*)
- Lapin sekä Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukset
- Naturpolis Oy
- Kideve Elinkeinopalvelut
- Pyhä-Luosto Matkailuyhdistys ry
- Pudasjärven kaupunki
- Muonion kunta
- Enontekiön kunta
- Sallan kunta
- Kemijärven kaupunki
- Elinkeinot & kehitys Nordica
- Sodankylän kunta
- Budjetti 240 000 euroa

Hankeaika: syksystä 2018 vuoden 2019 loppuun

LINKIT

<https://www.arcticmaas.fi>

Sivuilla mm. mielenkiintoinen blogi hankkeen käytännön työstä

Twitter: @OpenArcticMaaS

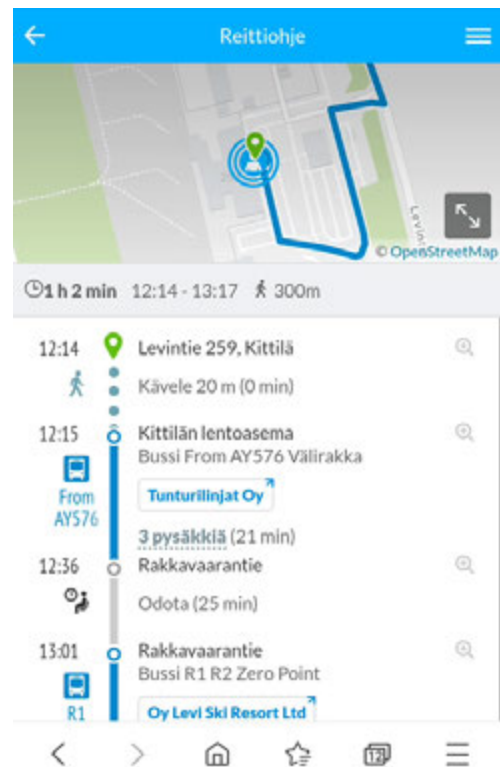
Kestävän liikkumisen palveluiden ekosysteemi-hanke

AVAINSANAT: matkaketjut, digitalisaatio, kunnat, hankinnat, liikkumispalvelut

Lapin harvaan asutulla alueella saavutettavuus on haaste asukkaille ja elinkeinotoiminnalle. Etäisyydet ovat pitkiä ja liikkumisen palvelut pirstaloituneita. Pohjoisessa kuntien rooli liikkumispalveluiden järjestäjänä on keskeinen. Kunnat voivat parantaa paikallista palvelutasoa ja pienentää liikenteen kokonaispäästöjä edistämällä hankitun liikenteen näkyvyyttä ja laajempaa käyttöä.

Pohjois-Suomessa on tarjolla erilaisia liikkumispalveluita, kuten perinteiset linja-autovuorot, kuntien järjestämät koulukuljetukset ja asiointiliikenne, työpaikkakuljetukset, juna- ja lentokenttäbussit sekä matkailua palveleva tilausajoliikenne. Kuljetuskapasiteettia on varsinkin matkailusesonkina kiitettävästi, mutta kokonaisuus on hajanainen eivätkä palvelut toimi aina yhteen. Digitaalisten reittioppaiden puuttuminen hankaloittaa edelleen sujuvien matkaketjujen muodostamista.

”Kestävän liikkumisen palveluiden ekosysteemi”-hankkeen tavoitteena on luoda Lapin matkailualueilla toimiville yrityksille uusia liiketoimintamahdollisuuksia edistämällä kestävän ja energiatehokkaan liikkumisen muotoja. Lisäksi hanke tukee toimivien matkaketjujen kehitystyötä ja digitaalisten reittioppaiden alueellisen sisällön näkyvyyttä. Hankkeessa tarkastellaan mm. kuntien hankkimaa liikennettä paikallis- ja aluetasolla sekä kutsupohjaisen liikenteen uusia mahdollisuuksia.



HANKETIETOJA

Hankeaika: keväästä 2020 vuoden 2021 loppuun
Rahoittaja: Euroopan Aluekehitysrahasto (Lapin liitto)
Päätoteuttaja: Lapin yliopisto
Osatoteuttaja: Kittilän kunta
Kuntarahoitus: Enontekiö, Inari, Kemijärvi, Kolari, Muonio, Sodankylä, Utsjoki
Yritysrahoitus: Finavia, Matkahuolto
Budjetti: 277 190 euroa, josta EAKR-tukea on 221 753 euroa
Tausta: Hanke jatkaa Open Arctic MaaS -hankekokonaisuuden työtä

LISÄTIETOJA

<https://www.arcticmaas.fi>

Twitter: @OpenArcticMaaS

Vihreät matkaketjut -hanke

AVAINSANAT: matkaketjut, digitointi, reittiopas, vähähiilisyys, matkailu



Kuva: ELY/Jari Nieminen

Turun kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2029. Turun, Kaarinan, Raision, Liedon, Naantalin ja Ruskon yhteinen joukkoliikenne FÖLI reittioppaineen, sähköbussineen yms. palveluineen on maakunnan edelläkävijä. Tässä hankkeessa kehitetään Turusta pidemmälle maakuntaan ja erityisesti saaristoon suuntautuvia vähähiilisiä matkaketjuja.

Varsinais-Suomessa liikkuminen Turusta pienemmille paikkakunnille tapahtuu usein henkilöautolla. Tieto liikkumispalveluista on hajallaan useissa lähteissä. Reittisuunnittelu saaristoon on haastavaa, sillä yhteyksien ja lossien reitti- ja aikataulutietojen ymmärtäminen tuottaa vaikeuksia. Liikennepalvelulain asettamista velvoitteista huolimatta monien toimijoiden reitti-, aikataulu-, hinta- ja muut tiedot puuttuivat kansallisesta NAP-palvelusta hankkeen alkaessa. Yksityisen ja julkisen sektorin liikennepalveluita kokoavan reittioppaan puuttuminen on riski niin perinteisen joukkoliikenteen kehittymiselle kuin uusien liikkumispalveluiden synnylle.

Vihreät matkaketjut -hankkeen tavoitteita on lueteltu oheisessa infolaatikossa. Tärkeässä roolissa on lisätä Varsinais-Suomen liikennepalveluiden tuottajien verkostomaista yhteistyötä, parhaiden käytänteiden jakamista sekä toimijoiden osaamista älykkäiden, vähähiilisten liikkumispalveluiden osalta.

Hankkeessa luodaankin edellytyksiä alueelliselle liikkumispalveluiden ekosysteemille. Myös rajapintojen syntymistä edistetään, jotta julkisen ja markkinaehtoisen liikenteen digitaalinen saavutettavuus paranee. Verkostojen laajenemista tuetaan liikennetoimijoiden kesken sekä myös muille aloille, kuten matkailuun.

VIHREÄT MATKAKETJUT

Tavoitteena mm.

- Lisätä vähähiilistä ja energiatehokasta liikkumista
- Tietojen digitointi
- Juurruttaa matkaketjuajattelua
- Yrityksille uusia liiketoimintamahdollisuuksia
- Asiakaskeskeisten ja vähähiilisten matkaketjujen pilotointi
- Verkostojen rakentaminen ja tiedonjako

Hankeaika: 9/2019–8/2021

Kumppanit: Turku Science Park Oy Ab, Turun ammattikorkeakoulu Oy

Kohdealue: Varsinais-Suomi

Rahoittaja: EAKR

Hankkeen alussa valittiin kolme kehitettävää pilottireittiä. Alkukartoituksen jälkeen reittien puuttuvia liikennepalvelutietoja on syötetty työpajoissa NAP-palveluun. Liikenne- ja matkailupalveluyritysten tietoja on myös viety OpenStreetMap-pohjalle, josta tiedot nousevat monien reittioppaiden kartoille.

Pilottireittien matkaketjujen kehittämiseksi on järjestetty palvelumuotoilutyöpajoja. Pienellä Rengastiellä testataan yksittäismatkailijoille suunnattua verkkokaupasta ostettavaa Island hopping -matkaketjutuotetta, jossa yhdistetään tilauslinja-auton, yhteysaluksen sekä julkisen liikenteen reittibussia. Matkahuollon kanssa pilotoidaan muutamien saariston pidempien laivareittien viemistä reittioppaaseen sekä reittitiedon esittämistä reaaliaikaisesti. Lisäksi kehitetään mm. Turku–Utö-välillä reitin aikatauluinformaatiota sekä elämyksellisyyttä lisäävää matkailuinformaatiota.



YHTEYSTIEDOT

Hanna Lak
hanna.lak(@)turkubusinessregion.com
Telle Tuominen
telle.tuominen(@)turkuamk.fi

LINKIT

[Hanke-esittely](#) Turun ammattikorkeakoulun sivuilla
[Alkukartoitusraportti](#) ”Ilmastoystävällistä liikkumista kehittämässä Varsinais-Suomessa” (2020)

PILOTTIREITIT JA NIIDEN HAASTEET

- 1. Pikku Rengastie:**
upea maisemareitti, joka kiertää saaristo-maisemissa Turussa, Naantalissa, Rymättylässä, Nauvossa ja Paraisilla. Haasteena julkisten liikenne-yhteyksien osittainen puuttuminen.
- 2. Turun lentoasemalta Suomen eteläisimmälle asutulle saarelle Utöseen:**
Utön perinteinen majakka- ja luotsikylä sijaitsee Saaristomeren kansallispuistossa. Kohteen saavutettavuutta rajoittaa matkaketjun informaation puute.
- 3. Turun lentoasema – Uusikaupunki:**
Reitillä on työ- ja matkailuliikennettä, mutta lentoasemalle ei ole julkisen liikenteen yhteyttä muista Varsinais-Suomen kaupunkeista kuin Turusta.

Kyytiin! - Monipalveluliikenteen kehittäminen Kaustisen seudulla ja Kannuksessa

AVAINSANAT: Henkilöliikenne, kunta, hallinto



Vuosina 2015–2017 toteutettu hanke tuotti tietoa siitä, kuinka maaseudun julkista henkilöliikennettä voidaan kehittää ydinmaaseudulla ja harvaan asutulla maaseudulla.

Keski-Pohjanmaalla Kaustisen seutukunnan jäsenkunnissa (Halsua, Kaustinen, Lestijärvi, Perho, Toholampi ja Veteli) ja Kannuksen kaupungin alueella oli yhdessä Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen kanssa havahduttu tarpeeseen tarkastella julkista henkilöliikennettä toisaalta sekä suurempana kokonaisuutena että aiempaa yksityiskohtaisemmin. Alueella nähtiin tarve tarttua kuljetuskustannusten nousuun, ylläpitää kuljetuspalveluiden tasoa sekä lisätä eri toimijoiden keskinäistä yhteistyötä.

Vuonna 2014-2015 tehtiin pohjaselvitystyö, joka selvitti alueen julkisen henkilöliikenteen olosuhteita ja resursseja kunnittain. Sen myötä selkeni tarve hankkia ulkopuolista hankerahoitusta seuraavaksi tehtävälle kehitystyölle. Hankerahoitus järjestyi valtakunnallisesta maaseudun tutkimus- ja kehittämishankerahoituksesta, joten alueella voitiin palkata kuljetusten kehittämiseen keskittyvä logistiikka-alan ammattilainen. Hankkeessa olivat mukana alueen seitsemän kuntaa erityisesti sivistystoimen osalta, Etelä-Pohjanmaan ELY ja Keski-Pohjanmaan sosiaali- ja terveystoimen kuntayhtymä Soite.

HANKKEEN PÄÄKOHDAT

- Tarkasteli maaseudun julkista henkilöliikennettä
- Toteutettiin keskeisten julkisorganisaatioiden kesken
- Käsitteli kuljetuksiin liittyviä hallinnollisia, teknisiä ja toiminnallisia elementtejä
- Kokeiltiin erilaisia tapoja ylläpitää kuljetustarjontaa, hidastaa kustannustason nousua ja parantaa toimintamalleja
- Alueena Keski-Pohjanmaalla Kaustisen seutukunta ja Kannuksen kaupunki

Eri viranhaltijat olivat mukana osana virkатыötään. On hyvin yleistä, ettei kunnissa ole edes puolipäiväisesti kuljetuksiin keskittyvää viranhaltijaa. Lisäksi kuljetutushankinnat kuuluvat usein sote- tai sivistystoimen viranhaltijalle, jonka koulutus on muu kuin logistiikkaan liittyvä. Hankkeessa tehty työ osoitti, että yhden henkilön keskittyessä kuljetuksiin voidaan kokeilla uusia toimintamalleja esimerkiksi hankinnoissa, ylläpitää tai parantaa kuljetustarjontaa tai saada aikaan isojakin säästöjä palvelutason kärsimättä.

Esimerkiksi Lestijärvellä kokeiltiin onnistuneesti uutta tapaa kilpailuttaa kuljetushankinta. Tämän myötä kustannukset laskivat yli 20 prosenttia ja reittitarjonta jopa hieman parani aiempaan verrattuna.

Hankekoordinaattori rakensi myös keskusteluyhteydet alueen eri kuljetusyrittäjien kanssa. Tämä lisäsi ja sujuvoitti tiedon- ja ideoidenvaihtoa tilaajien ja yrittäjien välillä.

Toholampi ja Kannus kokeilivat monipalveluliikennettä. Se yhdisti ELY:n, kunnan sekä sosiaali- ja terveystalvelukuntayhtymän vastuulla olevia matkoja samoihin kuljetuksiin. ELY kilpailutti kuljetukset ja hankekoordinaattori toimi linkkinä eri tahojen välillä kuljetusten ollessa käynnissä. Kannuksessa monipalveluliikenteestä luovuttiin vähäisten käyttäjämäärien vuoksi, Toholammilla kuljetukset jatkuivat kevääseen 2018 saakka.

Liikenteen kehitystyö jatkuu alueella vuosina 2019–2021 EAKR-rahoitteisessa hankkeessa ”Kyytiin2 - Tavara- ja henkilöliikenteen yhdistely yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyönä”, jota hallinnoi Kaustisen seutukunta. Kehittämishankkeessa jalkau-dutaan sekä pk-yrityksiin että kuntiin, jotta ymmärrys liikennepalvelulain ja kuljetusten digitalisoinnin tuomista mahdollisuuksista konkretisoituu kokeiluiksi ja muuttuneiksi toimintamalleiksi.



YHTEYSTIEDOT

Kaustisen seutukunta

<https://kaustisenseutu.fi/>

JATKOHANKE

www.kyytiin2.fi

Kyytiin!-raportti löytyy jatkohankkeen sivuilta:

https://kaustisenseutu.fi/site/assets/files/2670/kyytiin_monipalveluliikenteen_kehittaminen_kauustisen_seudulla_ja_kannuksessa_raportti.pdf



Kyytiin2 – henkilö- ja tavara- liikenteen yhdistely yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyönä



AVAINSANAT: yhdistely, henkilöliikenne, tavaraliikenne, digitaalisuus

Keski-Pohjanmaalla seitsemän kunnan alueella toimiva hanke kannustaa ja tukee pk-yrityksiä hyödyntämään liikenteen lakimuutokset ja digitalisoitumisen. Tällöin maaseudun kuljetushaasteisiin voidaan tarttua tehokkaasti yhteistyössä.

Liikkuminen on muutoksessa monella tapaa. Lakimuutokset, digitalisoituminen ja kasvava ympäristötietoisuus vaikuttavat suoraan kuljetusalan yritysten toimintaan, ja siten ne myös heijastuvat kuljetuksia ostavien yritysten ja muiden asiakkaiden arkeen.

Hankkeen tavoitteena on tarttua erityisesti liikennealan muuttuvaan lainsäädäntöön, jotta

- kuljetusalan pk-yritykset voivat hyödyntää muuttuvat olosuhteet liiketoimintansa kehittämiseksi,
- muut pk-yritykset voivat keskittyä ydintoimintaansa esimerkiksi ulkoistamalla kuljetustarpeitaan,
- julkisesta sektorista erityisesti kunnat voisivat saada tehokkuutta hankkimiansa kuljetusten organisointiin ja
- yksityishenkilöille voidaan tarjota parempia liikkumisen ja kuljetusten palveluita.



Hankkeessa kontaktoidaan alueen kuljetusyrityksiä, kuntien kuljetuksia hankkivia henkilöitä sekä kuljetusta ostavia yrityksiä. Yhdessä näiden sidosryhmien kanssa muun muassa:

- lasketaan oman kuljettamisen kustannukset vs. kuljetuksen ostaminen ostopalveluna
- järjestetään tutustumismahdollisuuksia Suomessa käynnissä oleviin kuljetusta kehittäviin hankkeisiin ja pilotteihin
- muotoillaan ja tuotteistetaan uudenlaisia kuljetuspalveluita
- viestitään monipuolisesti aiheeseen liittyvistä asioista ja aktivoidaan ihmisiä osallistumaan kehitystyöhön mm. työpajoissa, kyselyillä ja kilpailuilla. Hankkeen ympärille on kasvanut aktiivisesti keskusteleva Facebook-ryhmä. Ryhmässä on 350 jäsentä.
- tehdään tiivistä yhteistyötä muiden vastaavien hankkeiden kanssa Suomessa.

Hankkeessa on käynnistetty koulukuljetuspilotti, jossa tyhjää kapasiteettia sisältävät reitit syötetään Matkahuollon reittitietokantaan kaikkien käytettäväksi. Lisäksi on käynnistetty kimppakyytipalvelun pilotointi. Kevään 2021 aikana kehitetään liikennepalveluportaali, jonne kootaan alueen kaikki liikennepalvelut samaan osoitteeseen.

Kyytiin2

- Toteuttaja: Kaustisen seutukunta
- Hankealue: Halsuan, Kaustisen, Lestijärven, Perhon, Toholammin ja Vetelin kunnat sekä Kannuksen kaupunki
- Rahoittaja: EAKR/Keski-Pohjanmaan liitto sekä hankekunnat
- Hankeaika: 01/2019 - 12/2021
- Budjetti: n. 400 000 euroa

YHTEYSTIEDOT

Tomas Luoma

tomas.luoma(@)kase.fi

LINKKI

www.kyytiin2.fi



ALPIO-hanke: Julkiset ja yksityiset kyydit samalle tarjottimelle



AVAINSANAT: ALPIO, kuljetusten yhdistely, kutsuohjautuva liikenne, teknologia-alusta, sovellus, Mobility as a Service, MaaS, julkinen liikenne, palveluliikenne

Sitran rahoittamassa Alueellisten Liikkumispalveluiden Integroitu Operointi (ALPIO)-hankkeessa toteutettiin alueellisia liikkumiskokeiluja. Niissä hyödynnettiin kutsuohjautuvaa liikennettä ja yhdisteltiin eri käyttäjäryhmiä ja kuljetuksia digitaalisten järjestelmien avulla. Hankkeen päätavoitteita olivat kustannussäästöt, parempi palvelutaso asukkaille sekä ympäristöhyödyt.

Maaseutualueiden liikkumispalveluiden järjestämishaasteet liittyvät etäisyyksiin, harvempaan ja pirstaleiseen asutukseen sekä ohuisiin tavara- ja henkilövirtoihin. Julkisen liikenteen tarjonta on usein heikkoa ja voimakkaasti tuettua. Liikkumispalveluita järjestetään usein erikseen, ja esimerkiksi koulukyydit, vammaispalvelulain (VPL), sosiaalihoitolain (SHL), ja sairausvakuutuslain (SVL) mukaiset kuljetukset sekä kuntien tavarakuljetukset ovat omia kokonaisuuksiaan.

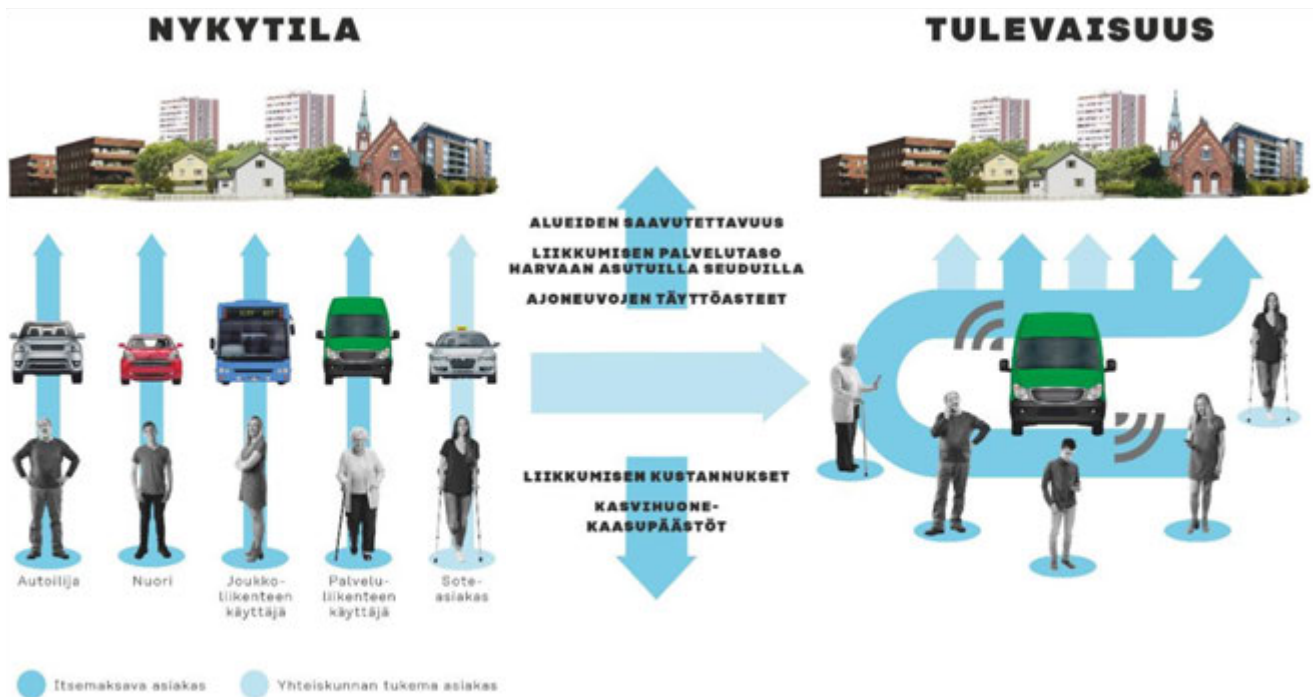
Uudenlaiset liikkumispalvelut (Mobility as a Service, MaaS) ja digitaaliset alustat tarjoavat keinoja parantaa harvaan asuttujen alueiden saavutettavuutta ja tarjota tehokkaita kuljetuspalveluita integroimalla eri kulkumuotoja ja palveluita.

Sitran johdolla toteutettiin kokeiluja, joissa testattiin uusia tapoja järjestää alueellisia liikkumispalveluita. Itä-Uudellamaalla, Etelä-Savossa ja Pirkanmaalla kokeiltiin kutsuohjautuvaa liikennettä sekä selvitettiin, miten yritysveltoinen digitaalinen palvelualusta voi auttaa yhdistämään yhteiskunnan tukemia kuljetuksia ja palvelemaan yksityishenkilöiden liikkumistarpeita. Hankkeessa toteutettiin vaikutusarviointeja, tunnistettiin hyviä käytänteitä kokeiluihin perustuen ja muodostettiin suosituksia liikkumispalveluiden hankintoihin.

HANKETIEDOT

- Sitran alueellisen liikkumisen rahoitushaku
- **Kesto:** 05/2018 – 11/2019
- **Alueellisia liikkumiskokeiluja:**
 - Itä-Uusimaa
 - Etelä-Savo
 - Pirkanmaa
- **Yrityskonsortion teknologiaratkaisu**
 - Kyyti Group
 - Vinka
 - Sitowise
 - Infotripla
- VTT vastasi tutkimusosuudesta (mm. vaikutusarvioinnista)

Kuljetuspalveluiden yhdistäminen ALPIO-hankkeessa



Lähde: Sitra, VTT ja muut hankekumppanit

Itä-Uusimaa: Porvoo ja Loviisa	Etelä-Savo: Mikkeli	Pirkanmaa: Ylöjärven Kuru ja Sastamalan Vammala
<ul style="list-style-type: none"> Kyläkytyi-niminen kutsuohjautuva liikenne aikoina, jolloin ei joukkoliikennettä tarjolla Operointi minibusseilla, tilaus tehtiin Kyyti-sovelluksella 	<ul style="list-style-type: none"> Toinen palveluliikenteen (Moppe) minibusseista muutettiin kutsuohjautuvaksi VPL/SHL-taksin ja kaupungin päiväautojen osalta kokeiltiin kyytien yhdistelyyn uutta välitysjärjestelmää 	<ul style="list-style-type: none"> Eri käyttäjäryhmien ja ajoneuvojen integrointi samaan järjestelmään: VPL/SHL-taksit ja palveluliikenteen (PALI) minibussit Itse maksaville asiakkaille Kyläkytyi-palvelu, jossa Kyyti-sovelluksella tilattu matka voitiin yhdistää PALI-minibussiin tai VPL/SHL-taksin ajamaan reittiin

LISÄTIETOJA

Tutkimustulokset:

- Eckhardt, J., Lauhkonen, A., & Siira, E. (2019). Henkilökuljetusten yhdistelyn kokeilut ja suositukset. VTT:n tutkimusraportti VTT-R-01151-19.
- Eckhardt, J. & Lauhkonen, A. (2019). Alueellisten liikkumiskokeilujen vaikutusarviointi. VTT:n tutkimusraportti VTT-R-01152-19.
- Merisalo, M., Oksanen, J., Valovirta, V. & Eckhardt, J. (2019). Kuljetusten välityksen ja yhdistelyn hankintamallit. VTT:n tutkimusraportti VTT-R-01149-19.
- Eckhardt, J. & Lauhkonen, A. (2019). Toolkit – työkaluja alueellisten liikkumispalveluiden kehittämiseen.

Sivustot:

- <https://www.sitra.fi/en/projects/public-private-mobility-services-offered-side-side/#what-is-it-about>
- <https://cris.vtt.fi/en/projects/alueellisen-liikkumisen-palveluiden-integroitu-operointi>

Yhteystiedot:

Jenni Eckhardt, jenni.eckhardt(@)vtt.fi
Arttu Lauhkonen, arttu.lauhkonen(@)vtt.fi



ALPIO: Etelä-Savon kokeilu

AVAINSANAT: ALPIO, kutsuohjautuva liikenne, joukkoliikenne, teknologia-alusta, digitaalisuus, sovellus, Mobility as a Service, MaaS, Mikkeli

ALPIO-hankkeessa toteutettiin alueellisia liikkumiskokeiluja, joissa hyödynnettiin kutsuohjautuvaa liikennettä ja yhdisteltiin eri käyttäjäryhmiä ja kuljetuksia digitaalisten järjestelmien avulla. Etelä-Savon kokeilussa Mikkeliä toteutettiin Moppe-nimisen kutsuohjautuvan palveluliikenteen sekä VPL- ja SHL -kyytien yhdistelyä.

Mikkelissä on toiminut reitti- ja aikataulupohjainen Moppe-palveluliikenne, joka teki pieniä poikkeamia reitille puhelimitse kuljettajalle tehdyistä tilauksista. ALPIO-hankkeen kokeilun aikana toinen Moppe-autoista muutettiin kutsuohjautuvaksi ovelta-ovelle -palveluksi. Tilaukset tehtiin välityskeskukseen kautta puhelimitse tai Kyyti-sovelluksella.

Vammaispalvelulain (VPL) ja sosiaalihuoltolain (SHL) mukaisten kuljetusten osalta kokeilussa oli mukana yksi taksi ja kolme kaupungin päiväautoa, joita voitiin hyödyntää VPL/SHL-kyydeissä vakiovuorojen ulkopuolella. Ennen kokeilua VPL/SHL-kuljetusten yhdistely hoidettiin manuaalisesti. Kokeilussa kuljetukset välitettiin uudessa järjestelmässä, joka suoritti yhdistelyjä automaattisesti.

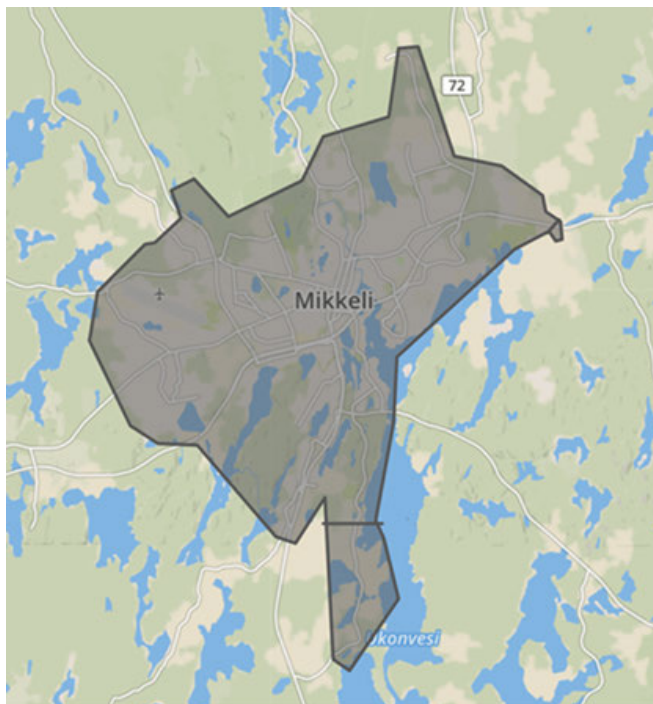
Moppe-palveluliikenteen osalta palvelua kokeiltiin ajanjaksolla 1.3.–14.6.2019 ja VPL/SHL-kuljetusten osalta 12.3.–14.6.2019. Moppe-palveluliikenteessä kokeilualueena oli Mikkelin taajama-alue, ja VPL/SHL-kuljetuksissa koko kaupungin alue.

HANKETIEDOT

- Sitran alueellisen liikkumisen rahoitushaku
- Kesto: 05/2018–11/2019
- Alueellisia liikkumiskokeiluja:
 - Itä-Uusimaa
 - Etelä-Savo
 - Pirkanmaa
- Yrityskonsortion teknologiaratkaisu
 - Kyyti Group
 - Vinka
 - Sitowise
 - Infotripla
- VTT vastuussa tutkimusosuudesta (mm. vaikutusarvioinnista)

Mopen käyttöaste oli hyvä, ja osa VPL/SHL-asiakkaista siirtyi käyttämään taksikyydin sijaan Moppea. Yhtenä kannustimena tähän oli se, että heidän ei tarvinnut maksaa omavastuuta Moppe-kyydeissä. Kokonaisuudessaan uuden järjestelmän ja toimintatavan myötä saatiin parannettua päiväautojen käyttöastetta ja säästettyä kustannuksia.

Kokeilussa toteutetut palvelut eivät jatkuneet sellaisenaan, mutta aikaansaivat jatkokehitystä. Kutsuohjautuvaa palveluliikennettä suunnitellaan laajennettavan Mikkeliissä ja lisäksi VPL/SHL-kuljetuksien järjestämistä keskitetään Essoten alueella. Tavoitteena on yhdistellä kyytejä aiempaa enemmän ja parantaa kuljetusten resurssitehokkuutta.



Mikkelin ALPIO-kokeilut

- Moppe-nimisen palveluliikenteen minibusseista toinen muutettiin kutsuohjautuvaksi
- VPL/SHL-taksin ja kaupungin päiväautojen osalta kokeiltiin uutta välitysjärjestelmää kyytien yhdistelyyn
- Päiväautoja voitiin hyödyntää myös VPL- ja SHL-kuljetuksiin
- Kokeilut ajanjaksolla maaliskuu-kesäkuu 2019

LISÄTIETOJA

Tutkimustulokset:

- Eckhardt, J., Lauhkonen, A., & Siira, E. (2019). Henkilökuljetusten yhdistelyn kokeilut ja suositukset. VTT:n tutkimusraportti VTT-R-01151-19.
- Eckhardt, J. & Lauhkonen, A. (2019). Alueellisten liikkumiskokeilujen vaikutusarviointi. VTT:n tutkimusraportti VTT-R-01152-19.
- Merisalo, M., Oksanen, J., Valovirta, V. & Eckhardt, J. (2019). Kuljetusten välityksen ja yhdistelyn hankintamallit. VTT:n tutkimusraportti VTT-R-01149-19.
- Eckhardt, J. & Lauhkonen, A. (2019). Toolkit – työkaluja alueellisten liikkumispalveluiden kehittämiseen.

Sivustot:

- <https://www.sitra.fi/en/projects/public-private-mobility-services-offered-side-side/#what-is-it-about>
- <https://cris.vtt.fi/en/projects/alueellisen-liikkumisen-palveluiden-integroitu-operointi>

Yhteystiedot:

Jenni Eckhardt, jenni.eckhardt(@)vtt.fi
Arttu Lauhkonen, arttu.lauhkonen(@)vtt.fi



ALPIO: Itä-Uudenmaan kokeilut

AVAINSANAT: ALPIO, kutsuohjautuva liikenne, joukkoliikenne, teknologia-alusta, digitaalisuus, sovellus, Mobility as a Service, MaaS, Porvoo, Loviisa

ALPIO-hankkeessa toteutettiin alueellisia liikkumiskokeiluja, joissa hyödynnettiin kutsuohjautuvaa liikennettä ja yhdisteltiin eri käyttäjäryhmiä ja kuljetuksia digitaalisten järjestelmien avulla. Itä-Uudellamaalla Porvoossa ja Loviisassa kokeiltiin Kyläkyty-palvelua (ruotsiksi Byaskjussen). Palvelu tilattiin ja maksettiin Kyyti-sovelluksella ja ajettiin minibusseilla kutsuohjautuvasti ovelta-ovelle -periaatteella.

Porvoossa kokeilu toteutettiin ajanjaksolla 14.1.–31.5.2019. Kohteena olivat pohjoiset kylät ja Askolan eteläosa nauhamaisena alueena teiden varsilla. Kokeilualue sisälsi kaupunkialueita ja kehysalueita sekä kaupungin läheisiä maaseutualueita.

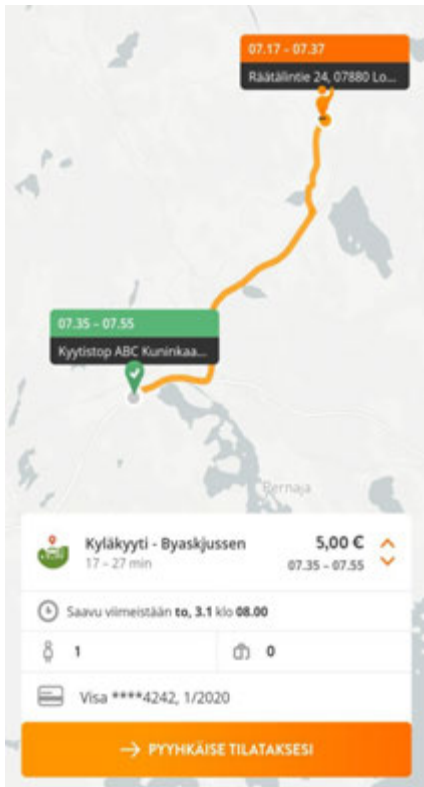
Noudot tapahtuivat asiakkaan ilmoittamasta osoitteesta lukuun ottamatta keskusta-alueita, jossa asiakas ohjattiin määritellylle keräilyalueelle tai pysäkillä. Keskusta-alueen sisäiset matkat eivät olleet mahdollisia. Kyläkyty palveli iltaisin aikaan, jolloin alueella ei ollut joukkoliikennettä tarjolla. Tavoitteena oli tarjota harrastekyytejä etenkin 10–20-vuotiaille nuorille.

Liikennepalvelujen palvelutason koettiin parantuneen kokeilun myötä ja käyttäjien keskuudessa tapahtui siirtymää yksityisautoilusta jaettuihin kyyteihin. Palveluun oltiin tyytyväisiä, ja sitä jatkettiin ALPIO-hankkeen jälkeen laajemmalle alueelle.

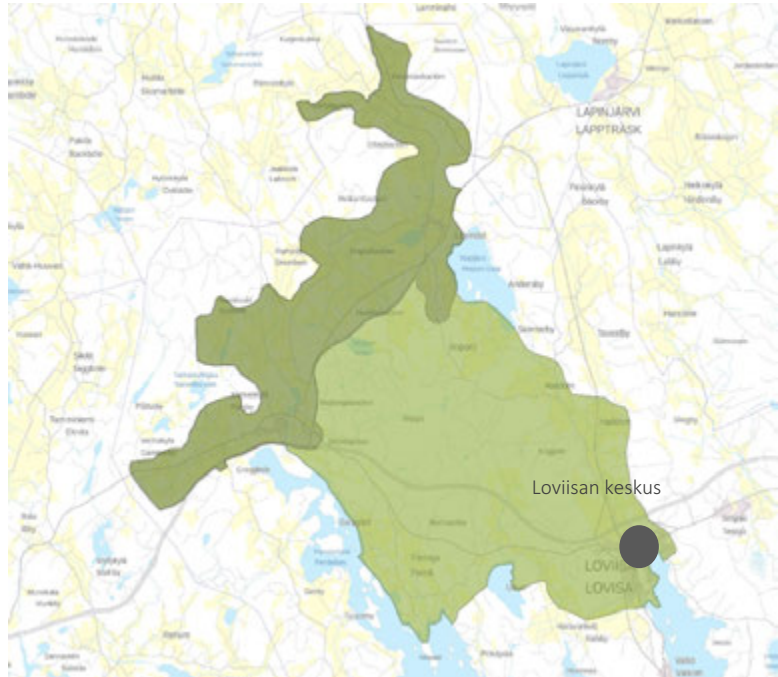


HANKETIEDOT

- Sitran alueellisen liikkumisen rahoitushaku
- Kesto: 05/2018 – 11/2019
- Alueellisia liikkumiskokeiluja:
 - Itä-Uusimaa
 - Etelä-Savo
 - Pirkanmaa
- Yrityskonsortion teknologiaratkaisu
- Kyyti Group
- Vinka
- Sitowise
- Infotripla
- VTT vastuussa tutkimusosuudesta (mm. vaikutusarvioinnista)



Kuva: Kyyti Group



Itä-Uusimaa: Porvoo ja Loviisa

- Kyläkyty-niminen kutsuhjautuva liikenne aikoina, jolloin joukkoliikennettä ei ole tarjolla
- Tilaus Kyyti-sovelluksella, operointi minibusseilla
- Porvoossa kohderyhmänä erityisesti nuorten harrastekyydit
- Loviisassa tavoitteena tarjota työmatkaliikenteeseen liityntäliikennettä

Loviisassa kokeilu toteutettiin ajanjaksolla 14.1.–28.6.2019. Kokeilu sisälsi seuraavat alueet: Liljendal, Koskenkylä ja Vanhakylä, sekä 21.2.2019 alkaen myös Loviisan keskustan Pernajan kirkonkylä, Hopom, Haddom ja Kuggom. Kokeilualueella asui noin 6000 taloutta, ja se oli pääosin maaseutualuetta.

Tavoitteena oli palvella erityisesti liityntäliikennettä pitkän matkan työmatkaliikenteessä sekä harrastus- ja asiointiliikkumista. Käyttäjät olivat erittäin tyytyväisiä palveluun. Palvelun toteutuksesta saatiin kokemuksia ja tietoa henkilöliikenteen kokonaiselvitystä varten.

LISÄTIETOJA

Tutkimustulokset:

- Eckhardt, J., Lauhkonen, A., & Siira, E. (2019). Henkilökuljetusten yhdistelyn kokeilut ja suositukset. VTT:n tutkimusraportti VTT-R-01151-19.
- Eckhardt, J. & Lauhkonen, A. (2019). Alueellisten liikkumiskokeilujen vaikutusarviointi. VTT:n tutkimusraportti VTT-R-01152-19.
- Merisalo, M., Oksanen, J., Valovirta, V. & Eckhardt, J. (2019). Kuljetusten välityksen ja yhdistelyn hankintamallit. VTT:n tutkimusraportti VTT-R-01149-19.
- Eckhardt, J. & Lauhkonen, A. (2019). Toolkit – työkaluja alueellisten liikkumispalveluiden kehittämiseen.

Sivustot:

- <https://www.sitra.fi/en/projects/public-private-mobility-services-offered-side-side/#what-is-it-about>
- <https://cris.vtt.fi/en/projects/alueellisen-liikkumisen-palveluiden-integroitu-operointi>
- <https://www.porvoo.fi/kylakyyti>
- <https://www.loviisa.fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/kylakyyti/>

Yhteystiedot:

Jenni Eckhardt, jenni.eckhardt(@)vtt.fi
Arttu Lauhkonen, arttu.lauhkonen(@)vtt.fi

ALPIO: Pirkanmaan kokeilut



KYLÄKYTY
Byaskjussen

AVAINSANAT: ALPIO, kutsuohjautuva liikenne, joukkoliikenne, teknologia-alusta, digitaalisuus, sovellus, Mobility as a Service, MaaS, Kuru, Vammala

ALPIO-hankkeessa toteutettiin alueellisia liikkumiskokeiluja, joissa hyödynnettiin kutsuohjautuvaa liikennettä ja yhdisteltiin eri käyttäjäryhmiä ja kuljetuksia digitaalisten järjestelmien avulla. Pirkanmaan kokeilut tehtiin Ylöjärven Kurussa ja Sastamalan Vammalassa. Pirkanmaalla toteutettiin ensimmäistä kertaa Suomessa integrointi, jossa VPL/SHL-asiakkaita, palveluliikenteen asiakkaita sekä itsemaksavia sovellusasiakkaita yhdistettiin samaan järjestelmään.

Pirkanmaalla ALPIO-hankkeessa tavoiteltiin vammaispalvelulain (VPL) sekä sosiaalihuoltolain (SHL) mukaisten matkojen ja palveluliikennereittien (PALI) yhdistämistä samalle alustalle, josta niitä voitiin tarjota myös muille asiakkaille Kyyti-nimisellä sovelluksella. Ennen kokeilua VPL/SHL-asiakkaat tilasivat taksikyydin kuljetustenohjauskeskuksesta ja PALI-asiakkaat soittamalla PALI-minibussin kuljettajalle. Palveluliikenne oli kaikille avointa, mutta vanhuksille ja liikuntarajoitteisille suunnattua.

Kokeilun aikana VPL-, SHL- ja PALI-asiakkaiden kyytitilaukset tehtiin keskitetysti kuljetustenohjauskeskuksen kautta. Tilausten keskittäminen edesauttoi niiden tarjoamista laajemmin eri käyttäjäryhmille: VPL/SHL-asiakas pystyttiin yhdistämään PALI-autoon, ja vastaavasti PALI-asiakas VPL/SHL-reittiin.

Itse maksavat sovellusasiakkaat pystyttiin yhdistämään myös PALI-autoon tai VPL/SHL-reittiin. Palvelu nimettiin Kyläkydyiksi. Palvelua voitiin tarjota myös iltaisin ja viikonloppuisin, jos oli tarjolla sopivia VPL/SHL-taksikyytejä.

Kyytejä yhdistelemällä säästettiin ajettuja kokonaiskilometrejä. Erityisesti VPL/SHL-asiakkaiden yhdistäminen PALI-autoon toi säästöjä. Uuden järjestelmän myötä alueiden asiakkaille tarjottiin uusi, sovellustilaukset mahdollistava, kutsuohjautuva ovelta-ovelle -kuljetuspalvelu.

Kurun ja Vammalan kokeilut

- Eri käyttäjäryhmien ja ajoneuvojen integrointi samaan järjestelmään: VPL/SHL-taksit ja palveluliikenteen PALI-minibussit
- Itse maksaville asiakkaille Kyläkyty-palvelu, jossa Kyyti-sovelluksella tilattu matka yhdistyi PALI-minibussiin tai VPL/SHL-taksiin
- Kokeilut ajanjaksolla touko-lokakuu 2019.

HANKETIEDOT

- Sitran alueellisen liikkumisen rahoitushaku
- Kesto: 05/2018–11/2019
- Alueellisia liikkumiskokeiluja:
 - Itä-Uusimaa
 - Etelä-Savo
 - Pirkanmaa
- Yrityskonsortion teknologiaratkaisu
 - Kyyti Group
 - Vinka
 - Sitowise
 - Infotripla
- VTT vastuussa tutkimusosuudesta (mm. vaikutusarvioinnista)

Kuljetuspalveluiden järjestäminen Pirkanmaan kokeiluissa



Lähde: Eckhardt ym. 2019

LISÄTIETOJA

Tutkimustulokset:

- Eckhardt, J., Lauhkonen, A., & Siira, E. (2019). Henkilökuljetusten yhdistelyn kokeilut ja suositukset. VTT:n tutkimusraportti VTT-R-01151-19.
- Eckhardt, J. & Lauhkonen, A. (2019). Alueellisten liikkumiskokeilujen vaikutusarviointi. VTT:n tutkimusraportti VTT-R-01152-19.
- Merisalo, M., Oksanen, J., Valovirta, V. & Eckhardt, J. (2019). Kuljetusten välityksen ja yhdistelyn hankintamallit. VTT:n tutkimusraportti VTT-R-01149-19.
- Eckhardt, J. & Lauhkonen, A. (2019). Toolkit – työkaluja alueellisten liikkumispalveluiden kehittämiseen.

Sivustot:

- <https://www.sitra.fi/en/projects/public-private-mobility-services-offered-side-side/#what-is-it-about>
- <https://cris.vtt.fi/en/projects/alueellisen-liikkumisen-palveluiden-integroitu-operointi>

Yhteystiedot:

Jenni Eckhardt, jenni.eckhardt(@)vtt.fi
 Arttu Lauhkonen, arttu.lauhkonen(@)vtt.fi

Innovatiiviset liikennratkaisut. Käyttäjinä seniorit ja juniorit

AVAINSANAT: kuljetusten yhdistely,
kutsuohjautuva liikenne, teknologia-alusta,
rajapinnat, hankinnat



Salossa halutaan kehittää seniorien ja juniorien liikennepalveluita hyödyntämällä uusia ratkaisuja. Liikennepalveluita tehdään joustavammaksi liikkumistarpeita yhdistämällä sekä tiivistämällä yhteistyötä yksityisten liikennepalvelutarjoajien kanssa. Keskeisiksi teknologiaratkaisuiksi on nostettu alusta-, rajapinta- ja tiedonsiirtohaasteet. Näihin otetaan kantaa hankintojen yhteydessä kuten myös huomioidaan modulaarisuus varmistuen laajennettavuus ja jatkuva kehitys.

Maantieteellisesti laaja Salon kaupunki koostuu kaupunkikeskuksesta sekä yhdeksästä entisestä kuntakeskuksesta. Salon liikennepalveluiden turvaamiseksi ja kehittämiseksi Innovatiiviset liikennepalvelut -hanke sisältää monipuolisia tavoitteita liikenteen digitalisoitumisen edistämiseksi. Hankkeella tavoitellaan erityisesti nuorten ja seniorien joukkoliikennepalveluiden käyttöasteen kasvua.

Tavoitteena on muun muassa tietoisuuden lisääminen tarjolla olevista liikennepalveluista sekä parempien liikkumisen palveluiden tarjoaminen mahdollistamalla sujuvat matkakäytöt, yhdistämällä kuljetuksia sekä helpottamalla ja monipuolistamalla tilausten tekemistä. Suuri painoarvo hankkeessa on myös kustannusten optimoinnilla, liikennepalveluiden hankinnoilla sekä rajapintojen avaamisella.

Innovatiiviset liikennratkaisut -hanke

- Rahoittaja: Business Finland / Julkiset innovatiiviset hankinnat sekä Salon kaupunki
- Kesto: 01/2020 – 12/2021
- Toteuttaja: Salon kaupunki
- Budjetti 480 000 euroa

Liikennepalveluissa ja liikennekokeiluissa on usein haasteena puutteellinen yleinen tietoisuus (reitit, aikataulut ja hinnat). Hankkeen tavoitteena on kasvattaa tietoisuutta näistä eri keinoin. Keinoja ovat muun muassa lisätä toteutettujen joukkoliikennetarkaisujen näkyvyyttä kansallisissa verkkopalveluissa sekä ottaa käyttöön pysäkinäyttöjä pysäkeille ja eri kohteisiin, joihin liikkuminen julkisilla olisi mahdollista (esim. urheilukeskus). Myös yhdessä palveluntarjoajien ja yritysten kanssa lisätään kohteiden verkkosivuille tietoa siitä, miten julkista liikennettä hyödyntäen pääsee kyseisiin kohteisiin oman auton sijaan. Reaaliaikainen tieto julkisen liikenteen tilanteesta ja sen tarjoamista mahdollisuuksista madaltaa kynnystä ottaa käyttöön vaihtoehtoisia liikkumisen palveluita.

Matkojen ostaminen ja tilausten tekeminen tehdään helpommaksi ja monipuolisemmaksi. Parantamalla reittien löydettävyyttä kansallisesti käytetyissä matkojen koontipalveluissa voidaan Salon paikallisiikenne ketjuttaa kaukomatkoihin. Tällä mahdollistetaan asiakkaalle lähes ovelta ovelle -matkaketjujen ostaminen.

Modulaarinen hankinta mahdollistaa kehittämisen skaalaamisen liikennetarkaisujen tarjoajien sopimus-kauden aikana. Tämä luo kaupungille mahdollisuuden lisätä tilauskanavia sekä yhdistää kuljetuksia kustannustehokkaasti huomioiden asiakkaiden tarpeet. Rajapintavaatimukset palveluliikenteen ja soten tilausvälityskeskusten hankinnassa mahdollistavat järjestelmien kytkeytymisen toisiinsa. Tämä helpottaa kuljetusten yhdistelyä sekä matkaoikeuksien ja monikanavatilausten hallintaa.

Hankkeen päättyessä tavoitteena on luoda malli, jolla jatkossa voidaan seurata ja kehittää liikennettä perustuen tietoon.

HANKKEEN TOIMENPITEET

Asiakasymmärrys, profilointi ja nykyisten haasteiden kartoitukset.

Ratkaisujen ja osaratkaisujen hakeminen osallistamalla sidosryhmiä, mikä parantaa liikkumista Salossa.

Liiketoimintaedellytysten ja tulevien kokeilujen lisääminen rajapintojen ja tiedonsiirron avulla.

Kaupungin ja markkinaehtoisien liikkumisen yhdistäminen ja ketjuttaminen alustan kautta.

Jatkokehittäminen sekä laajentaminen modulaarisesti rajapintojen avulla.

YHTEYSTIEDOT

Peter Nisula

Projektipäällikkö
peter.nisula(@)salo.fi

Riikka Nurmi

Asiakasprofilointi ja tarpeet
riikka.nurmi(@)salo.fi

Vesa-Matti Väistö

Liikennesuunnittelu
vesa-matti.vaisto(@)salo.fi

Tanja Ahola

Liikennepalvelupäällikkö
tanja.ahola(@)salo.fi

MAMBA-hanke Etelä-Pohjanmaalla

AVAINSANAT: Maaseudun liikennepalvelut, henkilökuljetukset, sote-kuljetukset, kuljetusten yhdistely



Kansainvälisessä MAMBA-hankkeessa edistettiin harvaan asuttujen alueiden saavutettavuutta kehittämällä uudenlaisia maaseutualueiden liikenneratkaisuja. Etelä-Pohjanmaalla tavoitteena oli sosiaali- ja terveyspalveluihin liittyvien henkilökuljetusten kehittäminen siten, että ne järjestettäisiin aiempaa paremmin ja yhtenäisemmin eri puolilla maakuntaa.

Harvaan asuttujen alueiden liikennepalveluiden säilyttäminen on tunnistettu haasteeksi eri puolilla Eurooppaa. Vuosina 2017–2020 käynnissä olleessa Interreg Baltic Sea Region -ohjelmasta rahoitetussa MAMBA-hankkeessa yhteensä 16 hankekumppania eri puolilta Itämeren aluetta keskittyi maaseutualueiden saavutettavuuden parantamiseen huomioiden kunkin alueen erityispiirteet ja -tavoitteet. Etelä-Pohjanmaalla huomio kohdistui erityisesti sosiaali- ja terveyspalveluihin liittyvien kuljetusten kehittämiseen.

MAMBA-HANKE

- Rahoittaja: Interreg Baltic Sea Region -ohjelma
- Kesto: 10/2017-09/2020
- Hankekonsortio:
16 hankekumppania Itämeren alueelta. Suomesta mukana: Seinäjoen ammattikorkeakoulu, Etelä-Pohjanmaan liitto ja Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
- Budjetti: 3,54 milj. euroa

Sosiaali- ja terveyspalveluiden eli sote-kuljetusten kehittäminen valikoitui Etelä-Pohjanmaan alueen erityistavoitteeksi, sillä näiden kuljetusten asiakasryhmät ovat moninaisia ja kuljetusten järjestäminen vaatii resursseja ja osaamista. Maakunnan toimijoiden kesken oli kuitenkin tehty vain vähän yhteistyötä kuljetusten kehittämiseksi. Tämän takia sote-kuljetusten asiakkaat saattoivat olla oikeutettuja hieman erilaisiin palveluihin riippuen siitä, missä päin maakuntaa he asuivat. Sote-kuljetuksiin liittyvät kustannukset olivat myös nousemassa huolestuttavaa vauhtia samaan aikaan, kun harvaan asuttujen alueiden liikennepalveluiden ylläpito on yleisesti ottaen muuttumassa yhä vaikeammaksi.

Hankkeen aikana Etelä-Pohjanmaalla:

- laadittiin selvitys Etelä-Pohjanmaan henkilökuljetusten nykytilanteesta ja niiden mahdollisista kehittämistoimenpiteistä
- koottiin maakunnan henkilö- ja sote-kuljetuksista vastaavat viranomaiset säännöllisesti yhteen jakamaan tietoa ja osaamista sekä tuettiin heitä näin ottamaan ensiaskelia kuljetusten yhtenäistämiseksi
- tuettiin maakunnallisen Kuljetuspalvelut-ryhmän perustamista
- tilattiin kuljetusten yhdistelyn simulointi-projekti, jonka toteutti Kyyti Group yhteistyössä Lapuan kaupungin kanssa syksyllä 2020
- osallistuttiin erilaisiin paikallisiin, kansallisiin ja kansainvälisiin sidosryhmä-keskusteluihin maaseutualueiden liikenne-palveluiden kehittämiseksi.

Kansainvälisellä tasolla projektikumppanit jakoivat toisilleen liikennepalveluihin ja saavutettavuuteen liittyviä kokemuksia, toteuttivat maaseudun liikennepalveluita koskevia taustaselvityksiä, pilotoivat uusia maaseudun liikennetkaisuja ja nostivat aihetta keskusteluun hankkeen yhteisissä kansainvälisissä seminaareissa. Hankkeen lopputuloksena syntyi muun muassa innovatiivisten liikennetkaisujen tietokanta sekä poliittisia suosituksia päättäjille.

Vaikka hanke on päättynyt syksyllä 2020, Etelä-Pohjanmaalla työ maaseutualueiden kuljetusten kehittämiseksi jatkuu maakunnallisen Kuljetuspalvelut-ryhmän vetämänä. Vuonna 2021 ryhmän työssä ajankohtaisena aiheena on tutkia palveluliikenteen ja sote-kuljetusten yhdistelymahdollisuuksia, joista ensimmäisiä alustavia tuloksia saatiin Lapuan kuljetussimuloinnin myötä. Kuljetuspalvelut-ryhmän puheenjohtajana toimii Etelä-Pohjanmaan liitto.



LINKIT

- Hankesivut www.mambaproject.eu
- Tietoa Etelä-Pohjanmaan maakunnallisesta Kuljetuspalvelut-ryhmästä:
<https://epliitto.fi/aluesuunnittelu-ja-liikenne/liikennejarjestelmatyo/ajankohtaiset-hankkeet/>
- Tietoa MAMBA-hankkeen tilaamasta Lapuan kuljetussimuloinnista:
<https://epliitto.fi/tiedotteet/palveluliikenteen-uudistettu-konsepti-voisi-elvyttää-hiipuneen-joukkoliikenteen/>
- MAMBA-hankkeessa tuotetut dokumentit tuloksista:
www.mambaproject.eu/products

YHTEYSTIEDOT

Etelä-Pohjanmaan liitto:
Pia Kattelus, kansainvälisten asioiden päällikkö
[pia.kattelus\(@\)etela-pohjanmaa.fi](mailto:pia.kattelus(@)etela-pohjanmaa.fi)

Jani Palomäki, suunnitteluinsinööri
[jani.palomaki\(@\)etela-pohjanmaa.fi](mailto:jani.palomaki(@)etela-pohjanmaa.fi)

Seinäjoen ammattikorkeakoulu:
Sami Perälä, kehittämis-päällikkö
[sami.perala\(@\)seamk.fi](mailto:sami.perala(@)seamk.fi)



Liikenteen palveluita ihmisille ja tavaroille

Kuljetuksia tarvitaan niin ihmisille kuin tavaroille. Nämä casekortit käsittelevät muun muassa keinoja, joilla henkilöliikennettä voidaan tarjota kattavammin, kestävämmän, tehokkaammin tai taloudellisemmin. Toisaalta, tavaraliikenteen järjeistämisen voi vähentää ihmisten liikkumistarpeita, ja siihen liittyviä kokeiluja on myös ollut Suomessa.



Kutsuohjattu liikenne parantamaan liikenteen tehokkuutta ja palvelutasoa



AVAINSANAT: kutsuohjattu liikenne, kutsuohjautuva liikenne, kutsuliikenne, joukkoliikenne, julkinen liikenne, DRT, demand responsive transport

Kutsuohjattu liikenne tarkoittaa asiakastarpeen mukaan räätälöityä julkista liikennettä. Se vastaa perinteistä reititettyä ja aikataulutettua joukkoliikennettä joustavammin asiakkaiden matkustustarpeisiin ja sopii hyvin myös maaseudulle.

Kutsuohjattu liikenne yhdistää aikataulutetun reittiliikenteen ja taksin ominaisuuksia tarjoamalla joustavia joukkoliikenteen ratkaisuja. Kutsuohjautuvuus voidaan toteuttaa eri tavoilla. Palvelussa voidaan ajaa aikataulun mukaista reittiä, jolta tarvittaessa poiketaan kutsusta lyhyitä matkoja. Usein kutsuohjautuvalla liikenteellä kuitenkin tarkoitetaan palvelua, joka ajetaan täysin asiakkaan haluaman lähtö- ja saapumispaikan ja aikataulun mukaisesti palvelun toiminta-aikana ja -alueella. Näin ollen kutsuohjattu liikenne voidaan mieltää reittiliikenteen ja taksin välimaastoon sijoittuvana liikennöintimuotona.

Kutsuohjautuvasta liikenteestä on esimerkkejä Suomessa, mutta laajemmin sitä on hyödynnetty ulkomailla. Englannin kielessä kutsuohjatusta liikenteestä käytetään termiä demand responsive transport (DRT). DRT-palvelut hyödyntävät teknologiaa, jolla ajojen ja yhdistelyjen reititys ja optimointi voidaan tehdä automatisoidusti. Ajoneuvot myös varustetaan päätelaitteilla, jotka ohjaavat autot oikeaan osoitteeseen.

Reittiliikenne	Kutsuohjattu liikenne	Taksi
<ul style="list-style-type: none"> Kysynnän perusteella Pysäkiltä pysäkille Julkisen liikenteen runko Soveltuu säännöllisen ja merkittävän liikkumistarpeen reiteille (esim. koulukyydit, työmatkat, päätiet, suuret matkustajamäärät) 	<ul style="list-style-type: none"> Asiakkaan tarpeesta Ovelta ovelle, pysäkiltä pysäkille tai pieniä poikkeamia reitiltä Osa joukkoliikennettä Soveltuu haja-asutusalueelle ja alueelliseen liikkumiseen (esim. kaupunkien keskusta) 	<ul style="list-style-type: none"> Asiakkaan tarpeesta Henkilökohtaista palvelua (huom. olemassa myös jaettu taksi / kimppataksi) Ovelta ovelle Osa julkista liikennettä, jolla korvataan tai täydennetään joukkoliikennettä Käytössä kaikkialla

Tässä esimerkkeinä kerrotaan tanskalaisesta Fynbus-palvelusta, belgialaisesta Belbus-palvelusta sekä suomalaisista kutsuliikennepalveluista Vippari, Föli ja Kyyti.

Fynbus, Tanska

- Fynbus on alueellinen liikenteen viranomaisen, joka tarjoaa DRT-palvelua ovelta ovelle -kuljetuksina Funen saarella Tanskassa.
- Fynbus-palvelua käytetään yhteiskunnan kuljetuksiin, kuten terveydenhoito-, koulu- ja matkakeskuskuljetuksiin.
- Vuonna 2017 sillä tehtiin 25 000 matkaa kuukaudessa.
- Tilaukset tehdään puhelinpalvelussa tai verkkosivuilla.
- Optimointijärjestelmä huomioi matkustajien rajoitteet ja erityistarpeet.

Belbus, Belgia

- Belbus-kutsuliikenne on toiminut vuodesta 1991 Flanderin alueella.
- Nykyään matkustajia on lähes 5 000 päivittäin, ja Belbus on yksi maailman suurimmista kutsubussijärjestelmistä.
- Kutsuliikenteen järjestää De Lijn, joka on julkisen liikenteen alueellinen operaattori.
- Tilaus tehdään puhelinpalvelussa (erityisryhmille myös faksi mahdollinen).
- Poliittisen päätöksen seurauksena vuonna 2001 hyväksyttiin artikla, jonka mukaan jokaiselle kansalaiselle taataan julkisen liikenteen vähimmäis-liikennepaketti. Belbus edesauttaa tämän toteutumista lähiöissä, pienissä kaupungeissa ja maaseudulla.

Vippari, Pietarsaari

- Pietarsaaren joukkoliikenne on vuodesta 1998 asti toiminut kutsuohjautuvasti.
- Palvelulinja kattaa kaikki matkustajaluokat.
- Vipparin ajoreitit toteutuvat toiminta-alueella asiakkaiden tarpeiden mukaisesti.
- Tilaus tehdään viimeistään tuntia ennen toivottua kyytiä soittamalla välityskeskukseen.

Föli, Turun seutu

- Kutsuohjautuva liikenne on osa Turun seudun joukkoliikennettä.
- Kaarinassa, Liedossa ja Naantalissa kutsuliikenteen reitti muodostuu asiakkaiden tarpeiden mukaisesti kunkin linjan toiminta-alueella liikennöintiaikoina.
- Auto voi myös pysähtyä pysäkkien ulkopuolella.
- Tilaus tehdään puhelintilauksena kutsuliikennelinjan autoon.
- Tietty linjat Kaarinassa ja Naantalissa ajavat aikataulun mukaista reittiä, mutta tekevät kutsusta pieniä poikkeamia reitin varrelle.

Kyyti, useita paikkakuntia

- Kyyti Group Oy tarjoaa Kyyti-liikennepalveluita.
- Palvelut sisältävät sekä markkinaehtoisia että osana avointa joukkoliikennettä tarjottavia kutsuliikennepalveluita.
- Palvelua käytetään ainoastaan älypuhelinsovelluksella (tilaus, maksu, lippu).

LINKKEJÄ

FYNBUS <http://rapidis.com/Downloads%202017/Rapidis%20Route%20Planning%20Fynbus%20Case.pdf>

BELBUS http://www.pps-edv.de/press.html?file=files/uploads/presse/DNV_2018-03_DELIJN_DE_en.PDF

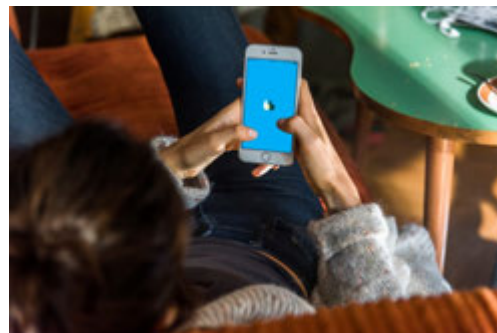
VIPPARI <https://www.jakobstad.fi/asuminen-ja-ymparisto/asuminen/liikenne/vippari-joukkoliikenne>

FÖLI <https://www.foli.fi/fi/kutsubussi>

KYYTI <https://support.kyyti.com/kyyti-sovellus#palvelut>

Kimppakyytipalveluita Ranskassa

AVAINSANAT: Kimppakyyti



Ranskassa kimppakyytien nähdään tuovan merkittäviä parannuksia harvaan asuttujen alueiden liikkumismahdollisuuksiin. Maassa on useita sovelluksia kimppakyydeille kuten esimerkiksi SNCF:n iDVROOM, BlaBlaCar, Ridygo ja Rezo Pouce.

SNCF on Ranskan kansallinen rautatieyhtiö, joka tarjoaa junamatkojen lisäksi useita palveluita matkaketjujen rakentamiseksi. Lisäpalvelut toimivat älypuhelin-sovelluksella, ja niitä ovat esimerkiksi taksi-, pysäköinti- ja kimppakyytipalvelut sekä auton ja polkupyörän vuokrauspalvelut. SNCF:n kimppakyytipalvelu **iDVROOM** takaa paluukyydin taksilla, jos kuljettaja estyy tarjoamasta edestakaisen matkan paluukyytiä. Tämä lisää palvelun luotettavuutta. Palvelun käyttäjät saavat erittelyn maksuista sähköpostiin, jolloin kulujen jakaminen kimppakyytiläisten kesken helpottuu. Lisäksi käyttäjät saavat ilmaiseksi tunnusteen tietulliasemien automaattikaistojen käyttämiseen.

TYÖMATKALIIKENTEEN POLIITTINEN OHJAUS

Ranskassa kimppakyytejä pyritään edistämään myös lainsäädännön keinoin. **Yli 100 työntekijän yritysten on täytynyt 1.1.2018 alkaen tehdä liikkumissuunnitelma**, jolla pyritään vähentämään yksityis-autoilua. Toimenpiteet voivat liittyä julkisen liikenteen ja kimppakyytien käytön kannustamiseen sekä parempiin pyöräily- ja kävelyedellytyksiin.

BlaBlaCar on kimppakyytipalvelu, jossa ajajat merkitsevät kyytinsä ja hintansa nettipohjaiseen palveluun, ja josta matkustajat voivat ilmoittamansa reitin perusteella valita sopivan kyydin. Maksu hoidetaan palvelun välityksellä. Käyttäjät voivat valita palvelun profiiliin ”Bla”, ”Blabla” tai ”Blablalba” keskusteluhallukkuutensa mukaan. Valikoimissa on myös BlaBlaLines-sovellus päivittäisiin kimppakyyteihin. Sovellus optimoi tapaamispaikan matkustajan sijainnin ja kuljettajan reitin mukaisesti. BlaBlaCar tarjoaa vakuutuksen loppumatkan takaukseksi matkan keskeytyessä. Valikoimiin kuuluu myös autovakuutus, jossa asiakas hyötyy kyytien jakamisesta.

BlaBlaCar on perustettu vuonna 2006 Ranskassa. Palvelu on levinnyt 22 maahan ympäri maailmaa. Siihen on rekisteröitynyt 65 miljoona käyttäjää, joista Ranskassa 14 miljoonaa.

Ridygo on lyhyille etäisyyksille suunniteltu kimppakyytisovellus, joka toimii reaaliaikaisesti älypuhelimella ja tietokoneella. Matkoja ei siis tarvitse suunnitella ennakoon. Sovelluksen avulla voi myös jakaa matkakustannukset automaattisesti. Palvelu on kehittänyt talousmallin, jonka avulla työttömät voivat kulkea kimppakyydeillä ilmaiseksi ”kimppakyytisetelien” myötä.

Rezo Pouce on organisoitu kimppakyyti- ja liftaamispalvelu. Ajajat voivat merkitä reittinsä älypuhelinsovellukseen, jonka avulla voi sopia kyytejä. Vaihtoehtoisesti kyytiä voi mennä odottamaan palvelun tunnuksella merkitylle pysäkillä kyltin kanssa, joka on merkitty palvelun logolla ja matkustajan haluamalla määränpäällä. Palveluun kirjautuneilla kuljettajilla on Rezo Pouce -merkki auton tuulilasissa ja henkilökortti mukanaan, tehden palvelusta turvallisemman. Myös matkustajat näyttävät jäsenkorttiaan tai sovelluksen profiiliaan osoittaakseen rekisteröitymisensä palveluun. Alaikäiset voivat liittyä palveluun vanhempiensa luvalla. Rezo Poucen matkustajille kyydit ovat ilmaisia liftaamisen tapaan, mutta pidemmällä matkoilla suositellaan osallistumista kuluihin.

LINKIT

- <https://www.blablacar.fr/>
- <https://www.france24.com/fr/20180806-blablacar-acquiert-son-concurrent-russe-beepcar>
- <https://www.idvroom.com/>
- <https://www.ridygo.fr/>
- <https://rezopouce.fr/>
- <https://www.ademe.fr/entreprises-monde-agricole/reduire-impacts/optimiser-mobilite-salaries/dossier/plan-mobilite/plan-mobilite-quest-cest>



Kuvat: BlaBlaCar

Blox Car – autojen vertaisvuokrausta

BloxCar

AVAINSANAT: Blox Car, yhteiskäyttöauto, vertaisvuokraus, auton jakaminen, vuokra-autot, auton vuokraaminen, jakamistalous

Autojen yhteiskäyttö on yleistymässä. BloxCar on yhteiskäyttöautojen markkinapaikka, jossa yksityiset henkilöt, yritykset tai kunnat voivat laittaa vuokralle oman autonsa tai vuokrata toisen omistaman auton itselleen. BloxCar on ekologisempi vaihtoehto perinteiselle autoilulle jakamistalouden periaatteiden ansiosta, auton käyttöasteen noustessa.

BloxCar mahdollistaa varaus- ja maksujärjestelmän sekä ilmaisen vakuutuksen tai lisäturvan, jonka se tarjoaa yhteistyössä vakuutusyhtiö Omocomin kanssa. Asiakkaita palvelee 24/7 asiakaspalvelussa, jolloin vuokraaminen on helppoa, nopeaa ja turvallista.



Palvelu toimii BloxCarin verkkosivujen kautta. Auton omistaja hyväksyy tai hylkää jokaisen varauspyynnön erikseen. Vuokralaisen tunnistautuminen Veriff:ssä, Omocomin lisäturva ja vuokralaisen omavastuu takaa auton omistajalle turvallisen mahdollisuuden vuokrata omaa autoa.

Autojen yhteiskäytöllä on hyötyjä sen kaikille osapuolille. Kuntien ja kaupunkien vuokratessa autojaan kuntalaisilleen saavat ne ajoneuvonsa hyötykäyttöön myös iltaisin ja viikonloppuisin. Samalla kuntalaisille tarjotaan monipuolisempia liikkumispalveluita.

Yritykset voivat saada tuloja omistamistaan ajoneuvoistaan. Lisäksi voi tulla imagollista hyötyä niiden tarjotessa tällaista palvelua asiakkailleen.

Kotitalouksille auto on normaalisti toiseksi suurin menoerä. Vertaisvuokraamalla saa katettua autoiluun liittyviä kuluja. Tulot ovat verotettavaa tuloa.

Vuokralaisen näkökulmasta auton jakamiseen erikoistuneiden palveluiden käyttö vähentää tarvetta omistaa oma auto. Lisäksi se tarjoaa mahdollisuuden säästää liikkumisen kuluissa auton omistamiseen verrattuna. Yksittäisen ihmisen hiilijalanjälki pienenee samalla huomattavasti.

Vertaisvuokraaminen on mahdollista lyhyille sekä pitkille vuokrauksille. Parhaimmillaan vapaa vuokra-auto voi löytyä naapurista, työpaikalta tai samasta taloyhtiöstä.

LINKKI

www.bloxcar.fi

YHTEENVETO

- Kotimainen autojen yhteiskäyttöpalvelu
- Helppokäyttöinen: Nopea ja yksinkertainen autohaku
- Luotettava: Vuokralaisen tunnistautuminen ajokortilla.
- Turvallinen: Omocomin ilmainen lisäturva/vakuutus
- Asiakaspalvelu 24/7
- Sopii yksityishenkilöille ja organisaatioille

Hyödyt auton omistajalle (Kunnat, kaupungit, yritykset, järjestöt ja yksityiset ihmiset)

- Taloudellinen hyöty
- Ekologinen jakamistalous
- Helppokäyttöinen palveluntarjoaja
- Lähialueen autottomien ihmisten auttaminen
- Imago

Hyödyt vuokralaiselle

- Vähentää tarvetta omistaa auto /kakkosauto
- Käyttäjäystävällinen palvelu
- Vuokrattavia autoja voi löytyä läheltä (esim. naapurilta tai työkaverilta)

BloxCar

NuokkAuto – Palvelut nuorten luo liikkuvalla nuorisopalveluautolla

AVAINSANAT: Nuorisopalvelut, kunta, kylät, yhteisöt



NuokkAuto-hankkeen tavoitteena on ottaa käyttöön aivan uusi, liikkuva nuorten palvelu Eurassa. NuokkAutolla tarjotaan nuorisolle palveluja heidän omalla lähialueellaan vapaana tilarajoitteista. Tällöin palvelut tulevat nuorten luokse, eikä nuorten tarvitse matkustaa itse palveluiden äärelle.

Kuten monissa muissakin Suomen kunnissa kuntaliitosten myötä Euran kunnan pinta-ala ja asukasmäärä ovat kasvaneet merkittävästi. Samalla myös asiointimatkojen pituudet ovat monelle kasvaneet, kun palvelut ovat keskittyneet kuntakeskuksiin. Näin on käynyt myös nuorisopalveluille. Nuorille tämä voi tarkoittaa monien kymmenienkin kilometrien matkaa nuorisotaloille. Monelle nuorelle tämä pitkä matka on osallistumisen este, koska julkista liikennettä tai omaa autoa ei ole käytettävissä.

Toisaalta kyliltä ja yhteisöiltä tulee jatkuvasti palautetta, jossa toivotaan aktiviteetteja ja toimintaa nuorille ja että nuorisopalveluilla puututtaisiin nuorten satunnaiseen ongelmakäyttäytymiseen. Eurassa tähän haasteeseen on pyritty vastaamaan NuokkAuton mukanaan tuomalla palvelumallilla.

NuokkAuto vapauttaa nuorille suunnatut palvelut tilarajoitteista. Entisenmalliset eli tiettyyn paikkaan sidotut palvelut on voitu jalkauttaa kylien koulujen pihoille, urheilukentille ja järven rannoille, ts. sinne, missä nuoret vapaa-aikaansa viettävät. Talviaikaan toiminta tapahtuu sisätiloissa, kouluissa, kylätaloissa tai yhdistysten tiloissa.

HANKKEEN TAVOITTEET

- Viedä nuorisopalvelut nuorten luo
- Ohjata nuoria heille suunnattujen palveluiden piiriin
- Osallistaa nuoria NuokkAuton palveluiden suunnitteluun ja toimintaan
- Aktivoida ja kohdata nuoria kylillä

Eurassa vuonna 2017 alkanut NuokkAuto-toiminta on käytännössä pakettiauto, jonka mukana kulkevat niin nuorisotyöntekijät kuin myös nuorten aktiviteetit, kuten katusählysetti nopeustutkineen, koripallo- ja jalkapallotarvikkeet, kroketti- ja mölkkypelit, frisbeegolf-välineet ja musiikkilaitteet. NuokkAuton toiminta on suunnattu yli 10-vuotiaille ja se on ilmaista.

NuokkAuto kiertää viitteellisen aikataulun mukaan Euran kylissä sekä alueella järjestettävissä tapahtumissa. Aikatauluista tiedotetaan NuokkAuton Facebook-sivuilla, Instagramissa sekä Snapchatissä. Nuorilla on kesäaikaan mahdollisuus tilata NuokkAuto kutsuperiaatteella ajanviettopaikkoihinsa, kuten rannoille tai puistoihin.

Euran NuokkAuton kaltaisia liikkuvia nuorisopalveluita on myös muualla Suomessa, mm. Turussa ja Porissa kesäaikaan. NuokkAuto kulkee ilahduttamassa nuoria kylissä ympäri vuoden. Toiminta on koettu potentiaalisesti tavaksi viedä nuorisopalvelut sinne, missä nuoret ovat.

Euran NuokkAuto-hanke on kaksivuotinen, ja sitä rahoittavat Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahasto Leader Pyhäjärvisseutu yhdessä Euran kunnan kanssa. Hankkeen aikana on tarkoitus vakiinnuttaa konsepti alueella ja saada palvelu nuorien tietoisuuteen.

LINKIT

NuokkAuto Eura

facebook-sivut:

<https://www.facebook.com/nuokkauto.eura>

Instagram: [nuokkauto_eura](#)

Snapchat: [nuokkauto9](#)

NuokkAutosta on tehty Diaknonia-ammattikorkeakoulussa sosionomi AMK

- opinnäytetyö (2020):

”NUOKKAUTO -HANKE. Katsaus liikkuvan nuorisotyön vaikutuksista kunnalliseen nuorisotyöhön Eurassa”

<https://www.theseus.fi/handle/10024/294534>



VASTE – Vähähiilisen logistiikan palvelualusta



AVAINSANAT: optimointi, paikallisuus, tavaraliikenne, digitaalisuus

Vaste-hankkeessa kehitetyn alustan avulla optimoidaan pakettiliikennettä niin, että paketti lähtee aina sen kuljettajan kyytiin, jonka reitille paketti osuu. Näin paketit liikkuvat nopeammin, edullisemmin ja ympäristöä säästäten myös haja-asutusalueilla.

Vasteen päätoimenpide on Vastepiste-pakettipalvelu. Vastepisteen kautta paketit kulkevat Keski-Pohjanmaalla yritysten, julkisten organisaatioiden ja yksityishenkilöiden välillä. Vastepiste-pakettiautomaattien kautta paketin voi noutaa itselle parhaiten sopivaan aikaan, ja kotiinkuljetuksella paketin saa suoraan kotiovelle haluttuna aikana. Kaikista paketin kuljetuksista vastaavat paikalliset kuljetusyrietykset. Sopiva kuljettaja valikoituu älykkään Vaste-alustan avulla, joka ohjaa paketin kuljetuksen suoraan sille kuljettajalle, jonka reitille paketti osuu.



Vaste-hankkeen tavoitteena oli edistää, kokeilla ja ottaa käyttöön vähähiilisiä ratkaisuja logistiikka-alalla. Tällä on tavoiteltu alueelle uutta liiketoimintaa sekä parempaa kannattavuutta olemassa olevalle liiketoiminnalle.

Vaste-palvelualusta:

- Kokoa alueen pakettikuljetustarpeet
 - Kokoa alueen logistiikkatoimijat ja heidän reittinsä
 - Optimoi ja yhdistelee reittejä, jotta paketit liikkuvat mahdollisimman tehokkaasti
- Parantaa kuljetuskaluston käyttöastetta

Alueen yrityksille ja muille toimijoille Vaste mahdollistaa edullisen ja sujuvan logistiikan. Yritys voi tarjota asiakkailleen kuljetuspalvelun, joka on nopea ja paikallinen. Esimerkiksi lastenvaateliike löysi uuden toimituskanavan tuotteilleen Vastepiste-palvelulla. Lisäksi koronavirusrajoitusten aikana kunnan kouluruokakuljetuksia voitiin hoitaa Vaste-alustan kautta.

Jatkossa tavoitteena on kerryttää lisää liikennettä Vaste-järjestelmän kautta laajan yhteistyön keinoin, jotta päästään joukkoistettuun, täysin avoimeen logistiikkamalliin.



VASTE

- Toteuttaja: Centria-AMK
- Hankealue: Keski-Pohjanmaa
- Päärahoittaja: EAKR/Keski-Pohjanmaan liitto
- Hankeaika: 06/2017 - 12/2020
- Budjetti: n. 669 000 euroa



YHTEYSTIEDOT

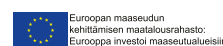
Janne Käsäkoski

[Janne.kansakoski\(@\)centria.fi](mailto:Janne.kansakoski(@)centria.fi)

www.centria.fi/vaste

www.vastepiste.fi

www.facebook.com/vaste.hanke



Liikennepalveluiden selvitystyötä sekä tutkimuksen hyödyntämistä

Liikennepalveluiden sujuvuuteen vaikuttaa moni tekijä, ja kehitystyö edellyttää laaja-alaista ymmärrystä niin maaseudusta ja liikennejärjestelmästä kuin liikennepalveluiden hankinnoista ja teknologista ratkaisusta. Maaseudulla kannattaa kerätä monipuolinen kokoonpano eri toimijoita ja sidosryhmiä ratkaisemaan liikennepalveluihin liittyviä haasteita. Silloin eri osapuolten ymmärrys kokonaisuudesta kasvaa ja kehitysideat voivat syntyä helpommin.



Selvitys harvaan asutun maaseudun liikennepalveluista Pohjois-Savossa

AVAINSANAT: liikennepalvelu, julkinen liikenne, maaseutu, palvelujen saatavuus, saavutettavuus



Kuva: Rautalammin Auto Oy

Selvitysraportti kuvaa liikennepalvelujen nykytilaa sekä liikennepalvelulain uudistuksen ja Kela-taksien kilpailutuksen vaikutuksia harvaan asutulla maaseudulla. Lisäksi se tuo esille ratkaisuehdotuksia liikennepalvelujen saatavuuden parantamiseksi ja kustannusten hillitsemiseksi.

Väestön väheneminen ja palveluverkon harveneminen sekä lisäävät liikkumistarpeita että vaikeuttavat liikennepalvelujen järjestämistä maaseudulla. Lisähaasteita toivat heinäkuussa 2018 voimaan astunut uusi liikennepalvelulaki sekä samaan aikaan toteutettu Kelan taksipalvelujen kilpailutus.

Selvityksen hankealue koostui pienistä harvaan asutun maaseudun kunnista (Rautalampi, Tervo, Vesanto), joiden väestörakenne lisää liikkumispalvelujen tarvetta, mutta joissa edellytykset niiden markkinaehtoiselle toteuttamiselle ovat heikot. Väestöstä yli puolet asuu haja-asutusalueilla. Autottomien eläkeläisten, sairaiden sekä työkyvyttömien osuus on huomattavan suuri. Lisäksi noin puolelta vanhusväestöstä puuttuu älylaite, jolla käyttää sähköisiä ja digitaalisia palveluja.

HANKKEEN TOTEUTUS

Liikennepalvelujen kehitys

- Kuntien kuljetukset
- Kela-kuljetukset
- Taksikuljetukset

Lain ja kilpailutuksen vaikutukset

- Kuntien kustannuksiin ja verotuloihin
- Taksien saatavuuteen ja päivystykseen
- Muuhun yritystoimintaan

Kumppanuuspöytäkeskustelut

- Kunta, yritykset, asiakkaat, sidosryhmät
- Tavoitteena löytää yhdessä ratkaisuja

Liikennekilpailutusten tarkastelu

Hyvien käytäntöjen esille tuominen

Ehdotuksia liikennekokeiluista

Viestintä ja tulosten esittely

- Maakunnallisesti ja valtakunnallisesti

Selvitys muodostaa kokonaiskuvaan hankealueen liikennepalvelujen kehityksestä ja nykytilasta (suoritteet, kustannukset yms.). Erityisesti tarkastelu kohdistui uuden liikennepalvelulain sekä Kela-kilpailutuksen vaikutuksiin harvaan asutulla maaseudulla. Vaikutusarvioinnilla tuotettiin faktatietoa liikennepalvelujen kehittämisen pohjaksi.

Tilastotiedon, hyvien käytäntöjen ja kumppanuuspöytien pohjalta raportti sisältää ehdotuksia jatkotoimenpiteiksi ja kokeiluiksi, joilla pyritään parantamaan sekä palvelujen saatavuutta että liikenneyrittäjien toimintaedellytyksiä hankealueella.

Selvityksen tuloksia hyödynnetään kuntien ja liikennesektorin toimijoiden kehitystyön, uudenlaisten toimintamallien sekä pilottien ja kokeilujen suunnittelussa. Pitkän tähtäimen tavoitteena on parantaa liikennepalvelujen saatavuutta harvaan asutulla maaseudulla sekä pysäyttää kuntien liikennepalvelujen kustannusten kasvu.

SELVITYSRAPORTTI

Rautiainen Simo (2020): Harvaan asutun maaseudun liikennepalvelut Pohjois-Savossa – Selvitys liikennepalvelulain ja Kela-taksiuudistuksen vaikutuksista. [Raportti](#).

HANKETIEDOT

Toteuttaja

- Kehittämisyhdistys Mansikka ry

Hankealue

- Rautalampi, Tervo, Vesanto

Kohderyhmät ja hyödynsaajat

- Liikennepalvelujen tuottajat
- Kunnat
- Liikennepalvelujen käyttäjät
- Yritykset, joiden asiakkaat tarvitsevat liikennepalveluja

Yhteistyökumppanit

- Pohjois-Savon ELY-keskus
- Pohjois-Savon liitto
- Alueen kunnat
- Sansia Oy
- Suomen Taksiliitto, Itä-Suomen alueyhdistys
- Maaseudun kuljetusten ja liikkumisen digiboksi -hanke

Hankeaika

- 11/2019 – 04/2020

Rahoittajat

- Kehittämisyhdistys Mansikka ry
- Pohjois-Savon ELY-keskus

Budjetti

- 37 500 euroa

YHTEYSTIEDOT

Simo Rautiainen

[simo.rautiainen\(@\)uef.fi](mailto:simo.rautiainen(@)uef.fi)

Kirsi Manninen

[kirsi.manninen\(@\)mansikkary.fi](mailto:kirsi.manninen(@)mansikkary.fi)

LEADER
Mansikka



Kumppanuuspöytä- keskustelut ja liikenteen kumppanuuspöydät

AVAINSANAT: lähidemokratia, kumppanuus, liikennepalvelut, keskustelut

Kumppanuudet – mahdollisuuksien palapeli



Kumppanuuspöytä on julkisen sektorin, yritysten, yhdistysten ja muiden asianosaisten yhteinen, ratkaisukeskeinen ja tavoitteellinen keskustelufoorumi. Useissa kunnissa Pohjois-Savossa on toteutettu liikenteen kumppanuuspöytäkeskusteluja, kun on haettu ratkaisuja liikennepalveluiden saatavuuden parantamiseen harvaan asutuilla maaseutualueilla ja Kuopion kuntaliitosalueilla.

Kumppanuuspöytä kutsutaan koolle, kun on tunnistettu palveluihin liittyvä ongelma, jonka korjaaminen vaatii ideoita, toimenpiteitä, resursseja, ratkaisuja tai toimintatapojen uudistamista. Kumppanuuspöytä voi olla teemallinen ja/tai alueellinen. Mukaan kutsutaan kaikki tahot, joita käsiteltävä asia koskee (n. 5-15 tahoa). Näitä ovat eri viranomaiset (kunnan eri toimialat, alueelliset viranomaiset), yhdistykset, yritykset, hankkeet, seurakunnat sekä palveluiden kehittäjä-asiakkaat tai kokemusasiantuntijat.

Kumppanuuspöytä-prosessin koordinoijana toimii sen koollekutsuja. Se on yleensä kunta tai muu julkista sektoria edustava taho. Sihteerinä toimii henkilö, joka voi hoitaa tehtävää palkkatyönään. Keskustelujen ja sovittujen asioiden dokumentointi on tärkeää, jotta niistä voidaan muun muassa tehdä laajaa viestintää.

Prosessin lopputuloksena syntyy yhteinen käsitys vallitsevasta tilanteesta ja tarvittavista tulevista toimenpiteistä. Niitä voivat olla esimerkiksi muutokset palvelujen tuottamistapoihin, käsitys resurssien kohdentamisesta ja päätös mahdollisesti haettavista hankerahoituksista.

Kumppanuuspöytäkeskustelun voima on siinä, että yhdistetään ja jaetaan kaikkien osallistujien osaaminen, tieto ja resurssit. Silloin voi löytyä yksinkertaisia ja kustannustehokkaita ratkaisuja.

Onnistumisen edellytyksiä ovat muun muassa osallistujien sitoutuminen, keskinäinen luottamus, tasavertaisuus ja avoimuus. Karikot voi välttää, kun osallistumisen hyödyt ovat selkeitä eri osapuolille, keskustelut ovat tasa-arvoisia, luottamus syntynyt sekä prosessi on hyvin johdettu, dokumentoitu ja viestitty.

LIIKENTEEN KUMPPANUUS- PÖYTÄKESKUSTELUJA POHJOIS- SAVOSSA

Kuopion pitäjäraadit toimivat Kuopion kuntaliitosalueilla. Pitäjäraadit koostuvat alueen asukkaista. Vuodesta 2019 lähtien kehittämiskohteena on ollut *kuntaliitosalueiden palvelujen saatavuuden ja liikkumisen haasteet*. Liikenteen ja liikkumispalvelujen kumppanuuspöytä kokoontui Kuopion kaupungin kansalais-toiminnan yksikön aluekoordinaattorin kutsumana. Mukana on pitäjäraatien ja asukasyhdistysten edustajia, kaupungin eri toimialojen viranhaltijoita, Taksiliiton alueyhdistyksen toiminnanjohtaja, liikennepalveluyrittäjiä, kuntien omistama hankinta- ja asiantuntijayritys Sansia Oy sekä ELY-keskuksen liikenne-osaston edustaja. Ryhmä mm. toteutti kyselyn liikennepalveluista maaseutualueiden asukkaille, saaden yli tuhat vastausta.

Kangaslammissa toteutettiin liikenteen kumppanuuspöytäkeskustelu vuonna 2019, koska aiemmin toteutetun *jalkautuvan asukaskyselyn tulosten perusteella Kangaslammin tärkeimmiksi kehittämisteemoiksi nousivat liikennepalvelut ja viestintä*. Liikenteen kumppanuuspöydässä oli mukana kaupungin joukkoliikennevastaava, yhdistyksiä, liikennepalvelujen käyttäjiä, luottamushenkilöitä sekä liikenneyrittäjiä. Kumppanuuspöytäkeskusteluissa pohdittiin kimppakyytien toteuttamista ja päätöksentekoon tehtiin nopeasti konkreetisoitunut ratkaisuesitys palveluliikenteen aikatauluista.

LISÄTIETOJA

- **Kirkonkylät palvelukeskuksina -[hankesivut](#)**
- Rautiainen Simo (2020): Harvaan asutun maaseudun liikennepalvelut Pohjois-Savossa – Selvitys liikennepalvelulain ja Kela-taksuudistuksen vaikutuksista. [Raportti](#).
- Kuntaliitto (2018). Kumppanuuspöydän rakennusopas. [Opas](#).

Rautalammen, Tervon ja Vesannon kunnissa toteutettiin omat liikenteen kumppanuuspöytäkeskustelut alkuvuonna 2020. Näissä haluttiin selvittää liikennepalvelujen tosiasiallinen tilanne; kartoittaa kuntien, liikenneyritysten, muiden alojen palveluyritysten ja palveluja käyttävien asiakkaiden tarpeet liikkumisen suhteen sekä koota kehittämisideoita palvelujen parantamiseksi. Keskusteluista kerättiin eri osapuolten kokemuksia ja tietoja ongelmista, lisättiin ymmärrystä eri osapuolten olosuhteista, pohdittiin ratkaisuvaihtoehtoja sekä saatiin ideoita liikennepalveluiden edistämiseksi.

Tarve liikenteen kumppanuuspöydän järjestämiseksi oli kehittynyt niiden muutosten myötä, jotka olivat syntyneet heinäkuun 2018 jälkeen. Tuolloin tuli voimaan liikennepalvelulaki sekä uudistuneet säännöt ja järjestelyt Kela-taksimatkojen organisoinnissa ja toteuttamisessa. Keskustelut järjestettiin osana Leader Mansikka ry:n toteuttamaa hanketta, jossa selvitettiin laajemmin liikennepalveluiden tilaa harvaan asutulla maaseudulla Pohjois-Savossa. Selvityksestä julkaistiin raportti, tarkemmat tiedot alla.



Mansikka



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus



Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahasto: Eurooppa investoi maaseutualueisiin



Vaasan yliopisto
UNIVERSITY OF VAASA



Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahasto: Eurooppa investoi maaseutualueisiin



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus



Liikenneköyhyys Suomessa



AVAINSANAT:

liikenne, liikenneköyhyys,
liikkuminen, sosiaalinen kestävyys

Liikenneköyhyys on termi ja näkökulma, jolla tarkastellaan liikkumisen vaikutuksia ihmisen arkipäivään ja elämään. Liikenneköyhyyden ilmeneminen vaihtelee eri alueilla ja ihmisillä. Suomalaisessa yhteiskunnassa käytetään monipuolisia keinoja liikenneköyhyyden vähentämiseksi.

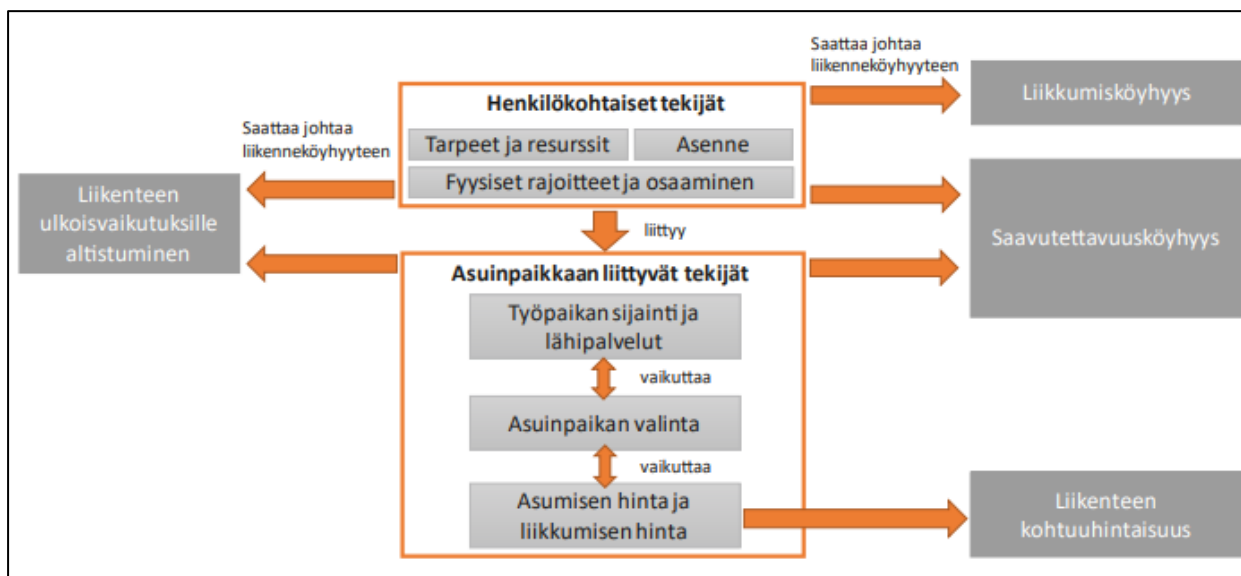
Liikenteen tutkimuskeskus Verne on laatinut raportin, joka ensimmäisenä Suomessa käsittelee liikenneköyhyyttä. Raportin mukaan ”Liikenneköyhyydeksi voidaan kutsua ilmiötä, jossa ihmisellä ei ole mahdollisuutta liikkua kohtuullisella vaivalla, kohtuullisilla kustannuksilla ja kohtuullisessa ajassa niihin paikkoihin, joissa päivittäisiä tarpeita on mahdollista tyydyttää.”

Raportin mukaan henkilö kärsii liikenneköyhyydestä, jos ainakin yksi alla olevista väitteistä pätee päivittäisten tarpeiden tyydyttämisessä (viittaus Lucas et al. 2016):

- i) Tarjolla ei ole yhtäkään liikennevälinettä, joka sopii liikkumiseen ottaen huomioon henkilön fyysinen toimintakyky ja taidot.
- ii) Olemassa olevat liikenneratkaisut eivät tarjoa mahdollisuutta päästä niihin kohteisiin, joissa henkilö voi tyydyttää päivittäiset tarpeensa ylläpitääkseen kohtuullisen elämänlaadun.
- iii) Pakollisten viikoittaisten liikkumiskustannusten jälkeen kotitalouden jäljelle jääneet tulot putoavat alle virallisen köyhyysrajan.
- iv) Henkilön on käytettävä ylenmääräisesti aikaa liikkumiseen, mikä johtaa aikaköyhyyteen tai sosiaaliseen eristytymiseen.
- v) Olemassa oleva liikenneympäristö on vaarallinen, turvaton tai epäterveellinen liikkujalle.

Raportissa todetaan, että Suomessa liikenneköyhyyden syntyyn ja ilmenemiseen vaikuttaa pääasiassa kaksi tekijää: *henkilökohtaiset tekijät* ja *asuinpaikkaan liittyvät tekijät* (katso kuva). Maaseutualueilla autoriippuvuus aiheuttaa suurimman riskin liikenneköyhyyteen.

Suomessa liikenneköyhyyttä vähennetään monin keinoin. Esimerkiksi toimeentulotuki on taloudellista tukea liikkumiseen sekä sairausvakuutus-, sosiaalihuolto- ja vammaispalvelulain perusteella voi saada kuljetuspalveluita. Lisäksi kunnat organisoivat koulumatkoja ja joukkoliikennettä, verotuksessa voi vähentää työmatkakuluja ja liikennejärjestelmää suunnitellaan ottamaan huomioon esimerkiksi liikkumisrajoitteisia.



Iäkkäiden määrä tulee kasvamaan maaseutualueilla nyt ja tulevaisuudessa. Todennäköisyys ajokortista ja autosta luopumiseen kasvaa ihmisen ikääntyessä. Näiden tekijöiden vuoksi on autoriippuvuuden aiheuttama liikenneköyhyys otettava huomioon maaseudun liikenteeseen liittyviä toimintoja ja palveluita suunniteltaessa.

LIIKENNEKÖYHYYS SUOMESSA – NÄKÖKULMIA LIKKUMISEN SOSIAALISEEN KESTÄVYYTEEN. ESISELVITYS

Hanne Tiikkaja, Markus Pöllänen & Heikki Liimatainen (2018). Tutkimusraportti 94. Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-15-4095-0>

MUITA JULKAISUJA

Tiikkaja, H., Liimatainen, H. & Pöllänen, M. (2019). Miten voidaan tunnistaa liikenneköyhyydestä kärsivät? Liikenneköyhyyden tutkiminen objektiivisena ja subjektiivisena ilmiönä. [Liikenne 2019. 34–60.](#)

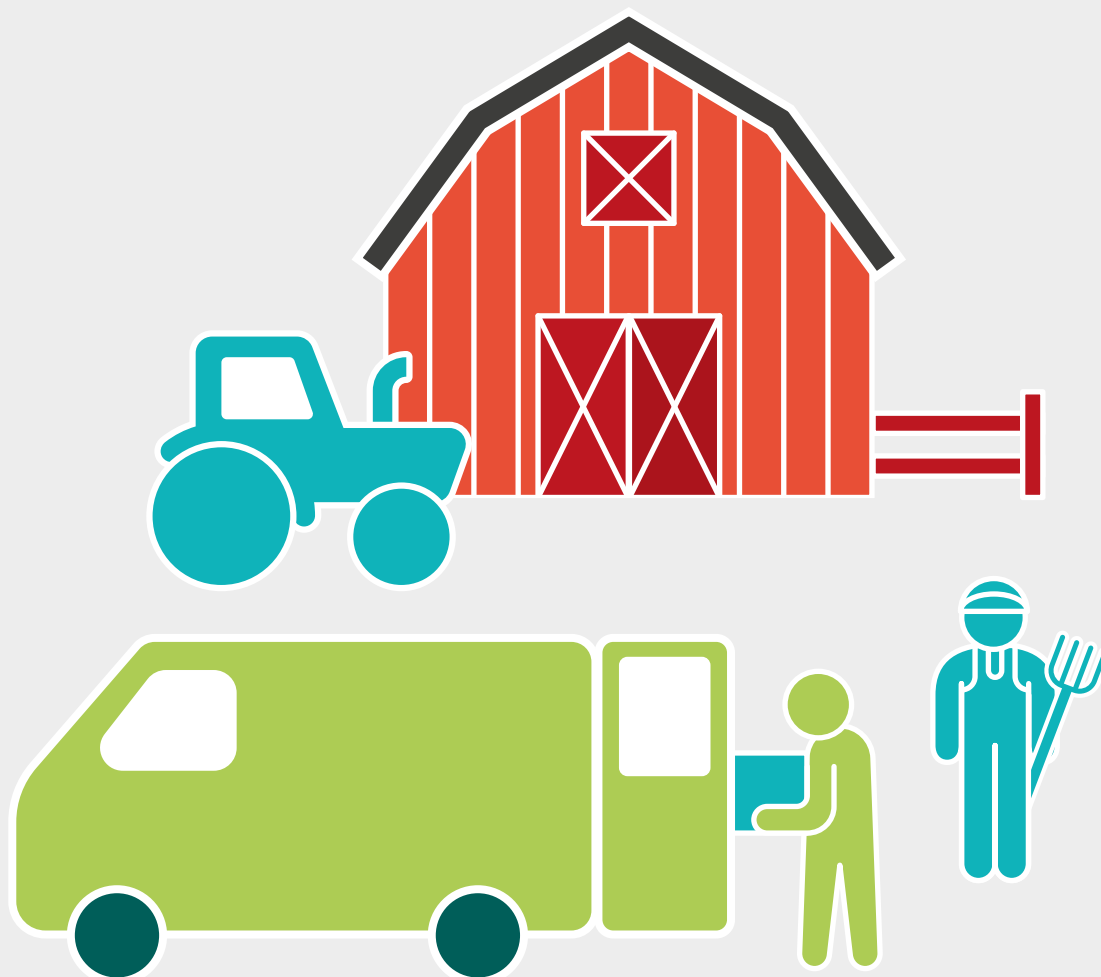
Tiikkaja, H., Liimatainen, H. & Pöllänen, M. (2018). Liikenneköyhyys Suomessa. [Liikenne 2018. 52–62.](#)

ESISELVITYS JA JATKO

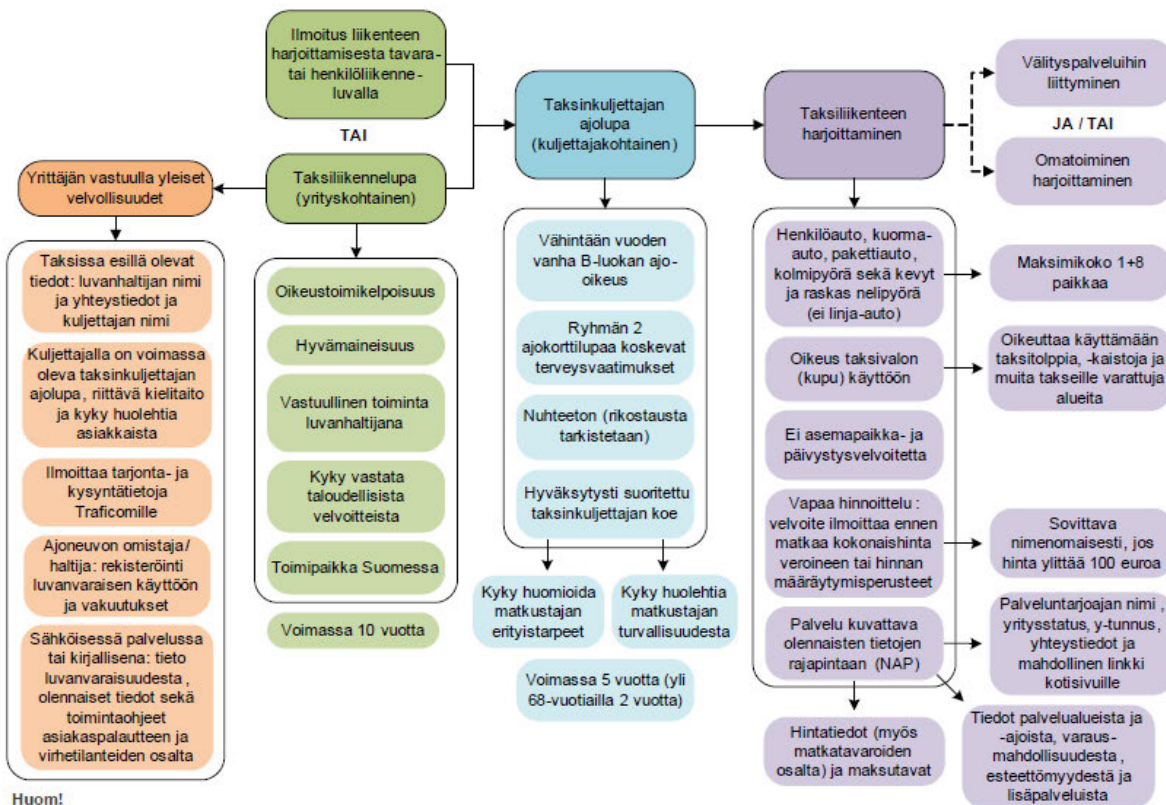
- Toteutus 4/2017–1/2018
- Rahoittajat Liikennevirasto, HSL ja LVM. Ohryssä myös Kuluttajaliitto.
- Hanketta jatkettu 2/2018–1/2021 Koneen Säätiön rahoituksella. Lisensiaatintyö tarkastuksessa 1/2021
- Yhteystiedot: tohtorikoulutettava Hanne Tiikkaja @tuni.fi, Liikenteen tutkimuskeskus Verne

Infograafit

Infograafi on kuvallinen tiivistys valitusta aiheesta. Hankkeessa tuotettiin infograafeja sellaisista aiheista, joiden koettiin kaipaavan selkeytystä ja olevan tärkeitä maaseudun kuljetusten kehittämisen näkökulmasta. Ne käsittelivät esimerkiksi taksialan lainsäädäntöä, eri kuljetusten yhdistelyä sekä antavat kuvan julkisen sektorin vastuulla olevien kuljetusten laajuudesta.



Taksiliikenteen harjoittaminen



Huom!

Kuvista puuttuu mm. verotukseen ja yleiset yritystoimintaan kuuluvat asiat

Kuvion laatijat eivät vastaa puutteista eikä mahdollisista virheistä



**MAASEUDUN
KULJETUSTEN
JA LIKKUMISEN
DIGIBOKSI**

22.1.2021

ELINTARVIKEKULJETUKSET JA NIIDEN YHDISTELY MUIHIN KULJETUKSIIN

Elintarvikkeiden kuljetustoiminta on Suomessa elintarvikelain nojalla ilmoitettavaa elintarvikehuoneistotoimintaa.

Tämän infograafin tarkoituksena on esitellä elintarvikkeiden ja muiden kuljetusten yhdistelyyn liittyviä mahdollisuuksia sekä niihin liittyvää lainsäädäntöä. Ennen kuin aloitat elintarvikkeiden kuljetustoiminnan, ota yhteyttä kuntasi [elintarvikevalvontaan](#).

AMMATTIMAISIA ELINTARVIKEKULJETUKSIA KOSKEE SAMAT YLEISET VAATIMUKSET KUIN MUITA TAVARANKULJETUKSIA



EI LIIKENNELUPAA

Ajoneuvon kokonaismassa max. 2 000 kg,
→ ei tarvita erillistä lupaa tai ilmoitusta
Traficomille.

Ajoneuvon tai yhdistelmän kokonaismassa
yli 2 000, mutta enintään 3 500 kg.
→ Ilmoitus Traficomille.



TAVARALIIKENNELUPA

Yli 3 500 kg ajoneuvot tai yhdistelmät.
→ Yhteisölupa tai kotimaan liikennelupa.

Ajoneuvon kokonaismassa max. 2 000 kg,
→ ei tarvita erillistä lupaa tai ilmoitusta Traficomille.

Ajoneuvon tai yhdistelmän kokonaismassa
yli 2 000, mutta enintään 3 500 kg.
→ Ilmoitus Traficomille.



TAKSILIIKENNELUPA

Ajoneuvon kokonaismassa max. 2 000 kg,
→ ei tarvita erillistä lupaa tai ilmoitusta
Traficomille.

Ajoneuvon tai yhdistelmän kokonaismassa
yli 2 000, mutta enintään 3 500 kg.
→ Ilmoitus Traficomille.



HENKILÖ- LIIKENNELUPA

Luvan haltija voi kuljettaa
tavaraa linja-autolla.



KULJETTAJALLA tulee olla riittävä
elintarvikehygieeninen osaaminen.
Työnantajan velvollisuus on opastaa
ja neuvoa sekä tarvittaessa kouluttaa
kaikkia elintarviketyöntekijöitä
elintarvikehygieniassa.

HYGIENIAPASSI vaaditaan, jos käsittelee
työssään pakkaamattomia helposti
pilaantuvia elintarvikkeita (esim.
teurasruhot, maitosäiliöt).

ELINTARVIKEKULJETUSTOIMINNAN ALOITTAMINEN JA KESKEISET VAATIMUKSET

ELINTARVIKEHUONEISTOILMOITUS

Elintarvikehuoneistoilmoitus tehdään sen
kunnan tai kaupungin elintarvikevalvontaviran-
omaiselle, jonka alueella elintarvikkeiden kuljetus-
toiminta aloitetaan. Ilmoitus tehdään viimeistään
neljä viikkoa ennen toiminnan aloittamista. Kul-
jetusyrityksen tulee tunnistaa ja hallita toiminnan
elintarviketurvallisuusriskit omavalvonnassaan.

OMAVALVONTA

Elintarvikekuljetusten elintarviketurvallisuutta
sekä elintarvikehygieenisii riskejä hallitaan
kuljetusyrityksen **omavalvonnan avulla**.
Omavalvonnassa kerrotaan kuljetustoiminnan
luonne, kuljetettavat tuotteet, kuormatilojen
puhtaanapito sekä esimerkiksi lämpötilojen
seuranta ja niiden kirjanpito.

Kuljetuksen toteuttajalla on vastuu
omavalvonnasta ja sen toteutuksesta.

Omavalvonta voidaan korvata joko kokonaan
tai osittain Ruokaviraston arvioimalla
hyvän käytännön ohjeella.

KESKEISIMMÄT LAIT JA ASETUKSET

- Elintarvikelaki (13.1.2006/23)
- Laki liikenteen palveluista (320/2017)
- Elintarvikehuoneistoasetus (1367/2011)
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset
- Elintarvikehygieniasta 853/2004
- Eläinperäisiä elintarvikkeita koskevista erityisistä hygieniasäännöistä 853/2004



HUOM! Infograafi ei korvaa säädöstehtäviä. Kuviosta puuttuu mm. verotukseen ja yleiset yritys- ja kuljetustoimintaan kuuluvat asiat. Infograafin laatijat eivät vastaa puutteista tai mahdollisista virheistä.

22.1.2021

KUORMATILAN JAKAMINEN

ELINTARVIKKEIDEN SEKAKUORMISSA TUOTTEIDEN YHTEENSOPIVUUTTA MÄÄRITTÄVÄT ERITYISESTI:

- Tuotteiden lämpötilavaatimukset
- Tuotteiden hajujen siirtyminen sekä alttius kosteudelle.
- Kasviksilla sekä etyleenin tuotto ja herkkyys etyleenille.

Etyleeni on väritön, makeanhajuinen kasvun hengityksessä syntyvä kaasu. Etyleeni nopeuttaa hedelmien kypsymistä (ja vanhenemista) ja voi vaikuttaa maun ja aromin muodostumiseen.

PAKATTUJEN ELINTARVIKKEIDEN KANSSA VOIDAAN KULJETTAA:

Muuta tavaraa siten, etteivät tuotteet pääse kosketuksiin toistensa kanssa esimerkiksi pakkauksen rikkoutumisen yhteydessä.

Palautuslogistiikkaan kuuluvia tavaroita, kunhan ne eivät aiheuta hajua myymäläpakkaukseen. Hajujen tarttuminen voidaan estää esimerkiksi suojaamalla myymäläpakkaukset erikseen muovikalvolla.

IRTOTUOTE = Elintarvike on kuormattu ilman pakkausta suoraan kuormatilaan.

KEVYTPAKATTU = Kevytpakattu voi olla laatikoissa tai muissa vastaavissa pakkauksissa, joka on tarkoitettu tuotteen säilyttämiseen tai kuljettamiseen ja jossa elintarvike voi olla paljaana. Pakkaus voi olla avoin joltakin sivulta.

PAKATTU = Tuote, jossa elintarvike on kokonaan suojattu.

IRTOTUOTTEIDEN JA KEVYTPAKATTUJEN ELINTARVIKKEIDEN KANSSA EI VOI KULJETTAA:

Tavaroita, jotka pölyävät, aiheuttavat voimakasta hajua tai muutoin voivat aiheuttaa elintarvikkeen pilaantumista tai muuta haittaa.

Palautus- ja kierrätyslogistiikkaan kuuluvia tavaroita.

ERITYISHUOMIO

Vaaralliset aineet (kuten pesuaineet) ja rehut pitää kuljettaa selkeästi erillään elintarvikkeista.



LÄMPÖTILASEURANTAA VAATIVAT KULJETUKSET

Lämpötilojen seuranta ja kirjaaminen kuuluu osana elintarvikekuljetusten omavalvontaan. Tämä toimii kuljetuksenjärjestäjän oikeus- turvana esimerkiksi elintarvikkeiden takaisin- vetotilanteissa.

Lämpötilaa voi mitata esim. asettamalla mittari kylmälaatikoon ja merkitsemällä ylös elintarvikkeiden lähtö- ja saapumislämpötila.

Keskeistä katkeamaton kylmä-/lämpöketju Muistisääntönä peruslämpötilat:

KYLMÄ KYLMÄNÄ
MAX +6 C°

KUUMA KUUMANA
MIN +60 C°

KULJETUSVÄLINEET

Elintarvikkeen kuljetusvälineellä tarkoitetaan kuormatila, säiliötä tai kuljetusastiaa, jossa kuljetetaan tai säilytetään elintarvikkeita.

Kuormatiloissa käytettävä materiaaleja, joiden ominaisuudet täyttävät elintarvikelainsäädännössä asetetut vaatimukset. (Esimerkkejä. Hyvän käytännön ohjeissa)

Nestemäisille, rakeisille ja jauhemaisille elintarvikkeille tulee olla omat erilliset kuljetusastiat.

Puhtaus ja hyväkuntoisuus. Mahdollisuus desinfiointiin. Kuljetusvälineen puhtaudesta huolehdittava säännöllisesti.

Kuljetuspohja ja/tai säiliöt vain elintarvikkeiden ja saastuttamattoman materiaalin kuljettamiseen.

ELINTARVIKKEIDEN KULJETTAMISEEN SOVELTUVAT KULJETUSVÄLINEET



Elintarvikkeiden kuormatilaan, säiliöön tai kuljetusastiaan pääsy asiattomilta henkilöiltä ja eläimiltä tulee estää.



Helposti pilaantuviin elintarvikkeiden yli 2 h kestävässä toimituksessa kuormatila varustettava tallentavalla lämpötilan- seurantajärjestelmällä.

Helposti pilaantuville elintarvikkeille poikkeama lämpötilavaatimuksesta saa olla max. 3 astetta lyhytaikaisesti (max. 24h)

LISÄTIETOA LÄMPÖTILAVAAHTIMUKSISTA
Ohje ilmoitettujen elintarvikehuoneistojen elintarvikehygieniasta (ohjenumero 16025)

Poikkeukset, joissa tallentavaa lämpötilan- seurantajärjestelmää ei vaadita:

- Toimitukset suoraan kuluttajalle
- Alkutuotannon tuotteiden kuljetus pois alkutuotantopaikalta



HUOM! Infograafi ei korvaa säädetöstejä. Kuvista puuttuu mm. verotukseen ja yleiset yritys- ja kuljetustoimintaan kuuluvat asiat. Infograafin laatijat eivät vastaa puutteista tai mahdollisista virheistä.

KULJETUSTAPOJEN VERTAILUA PIENYRITTÄJÄN NÄKÖKULMASTA

PIENYRITTÄJÄ KULJETTAA ITSE

- + Mahdollistaa asiakaspalautteen saamisen nopeasti sekä myynnin edistämisen ja vuoropuhelun, jos kohtaa asiakkaan tavarantoimituksen yhteydessä
- + Tavaraliikennelupaa ei tarvita kuljetettaessa omia tuotteita
 - Muut normaalit luvat tarvitaan, jotka liittyvät mm. vaarallisten aineiden, elintarvikkeiden (elintarvikehuoneistoilmoitus ja omavalvonta) tai eläinten kuljettamiseen
- Työaikaa kuluu lastaamiseen, kuljettamiseen ja jakeluun
- Edellyttää sopivaa kalustoa
- Kustannuksia kertyy omasta työajasta, kalustosta ja polttoaineista → Nämä kustannukset tulee huomioida tuotteen hinnoittelussa, jotta myös kuljetuskustannukset tulevat katettua
- Kuorman täyttöaste voi jäädä alhaiseksi, kun kuljetuksia ei yhdistellä eri toimijoiden kanssa
- Tavaraan ja tavarankuljettamiseen liittyvät vakuutukset yrittäjän oman harkinnan mukaan
- Kuljetusten ympäristöystävällisyyteen vaikuttaa mm. kuljetuskaluston ikä, käytetty polttoaine sekä kuinka monta kuljetustarvetta hoidetaan kerralla

PIENYRITTÄJÄT KULJETTAVAT YHTEISTYÖSSÄ

- + Kun ei aina aja itse, jää enemmän aikaa yrityksen ydintoimintoihin, esim. myynnin edistämiseen, johtamiseen, markkinointiin tai tuotekehitykseen
- + Mahdollistaa asiakaspalautteen saamisen nopeasti sekä myynnin edistämisen ja vuoropuhelun, jos kohtaa asiakkaan tavarantoimituksen yhteydessä
- + Luvat
 - Tavaraliikennelupaa ei tarvita, jos jaetaan omia tuotteita, jakeluvuorot jaetaan tasan, asian vuoksi ei liiku rahaa, tavaraa kuljetetaan pakettiautoilla (kokonaisuudessaan alle 3 500 kg).
 - Tavaraliikennelupa tarvitaan, jos kuljetus tapahtuu raskaammalla kalustolla (kuorma-auto ja yhdistelmät).
 - Muut normaalit luvat tarvitaan, jotka liittyvät mm. vaarallisten aineiden, elintarvikkeiden (elintarvikehuoneistoilmoitus ja omavalvonta) tai eläinten kuljettamiseen
 - Selkeän yhteistyösopimuksen tekeminen on tärkeää: vastuut, velvollisuudet, kustannusten kohdentuminen, kuljetusvuorot
- Kuljetukseen sopiva kalusto oltava sekä sinulla että kuljetusyhteistyökumppanilla
- Vakuutukset:
 - Tavarankuljetusvakuutus kannattaa olla (rahdin-kuljettaja on vastuussa kuljetuksen aikana tavarankatoamisesta, vähenemisestä tai vahingoittumisesta).
 - Lähettäjän ottama lisäakuutus oman harkinnan mukaan
- Kuljetusten ympäristöystävällisyyteen vaikuttaa mm. kuljetuskaluston ikä, käytetty polttoaine sekä kuinka monta kuljetustarvetta hoidetaan kerralla

KULJETUS OSTOPALVELUNA KULJETUSYRITTÄJÄLTÄ

- + Oman ajan käyttö yrityksen ydintoimintoihin, esim. myynnin edistämiseen, johtamiseen, markkinointiin tai tuotekehitykseen
- + Resursseja säästyy, kun ei tarvitse investoida kuljetuskalustoon eikä huolehtia kuljetuksiin liittyvistä luvista
- + Mahdollisuus markkina-alueen laajentamiseen ja uusiin asiakkaisiin sekä myynnin kasvattamiseen esim. maantieteellisesti kauempaa
- + Kuljetukset mahdollisesti ympäristöystävällisempiä johtuen ammattikuljettajan ajanmukaisesta kalustosta, reitin optimoinnista ja yhdistelyn myötä parantuneesta täyttöasteesta
- + Mahdollisuus aleneviin km-taksoihin, kun yhdistelyn tuomat edut toteutuvat. Jos kuljetusyrittäjällä on jatkuvasti hyvä täyttöaste, on hinta keskimäärin alempi kuin vajaalla kuormalla ajavalla
- + Kuljetusyrittäjällä luvat ja vakuutukset kunnossa
 - Lähettäjän ottama lisäakuutus oman harkinnan mukaan
- Tavarantoimituksen yhteydessä ei kohtaa suoraan asiakasta → asiakaspalaute, myynnin edistäminen ja vuoropuhelu on hoidettava muulla tavoin.

SuperHyvä-hankkeen erityisesti pienille, keskiuurille tai aloitteleville yrityksille tuottama (12/2020)

- [Logistiikkaselvitys](https://www.superhyva.fi/uploads/Logistiikkaselvitys2.12.2020.pdf) sisältää suomalaisia logistiikkayrityksiä ja logistisia mahdollisuuksia <https://www.superhyva.fi/uploads/Logistiikkaselvitys2.12.2020.pdf>
- [Logistiikkataulukko](https://www.superhyva.fi/uploads/Logistiikkataulukko.pdf) tiivistää tietoja logistiikka-alan tämän hetken toimijoista <https://www.superhyva.fi/uploads/Logistiikkataulukko.pdf>

HUOM! Erittelyn tarkoitus on avata eri kuljetusvaihtoehtojen eroavaisuudet. Laettelot eivät ole kattavia. Julkaisijat eivät vastaa puutteista tai mahdollisista virheistä.

Julkaisupäivä 8.2.2021





Vaasan yliopisto
UNIVERSITY OF VAASA



Keskipohjalaiset Kylät



MAASEUDUN
KULJETUSTEN
JA LIKKUMISEN
DIGIBOKSI



Euroopan maaseudun
kehittämisen maatalousrahoitus:
Eurooppa investoi maaseutualueisiin



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus



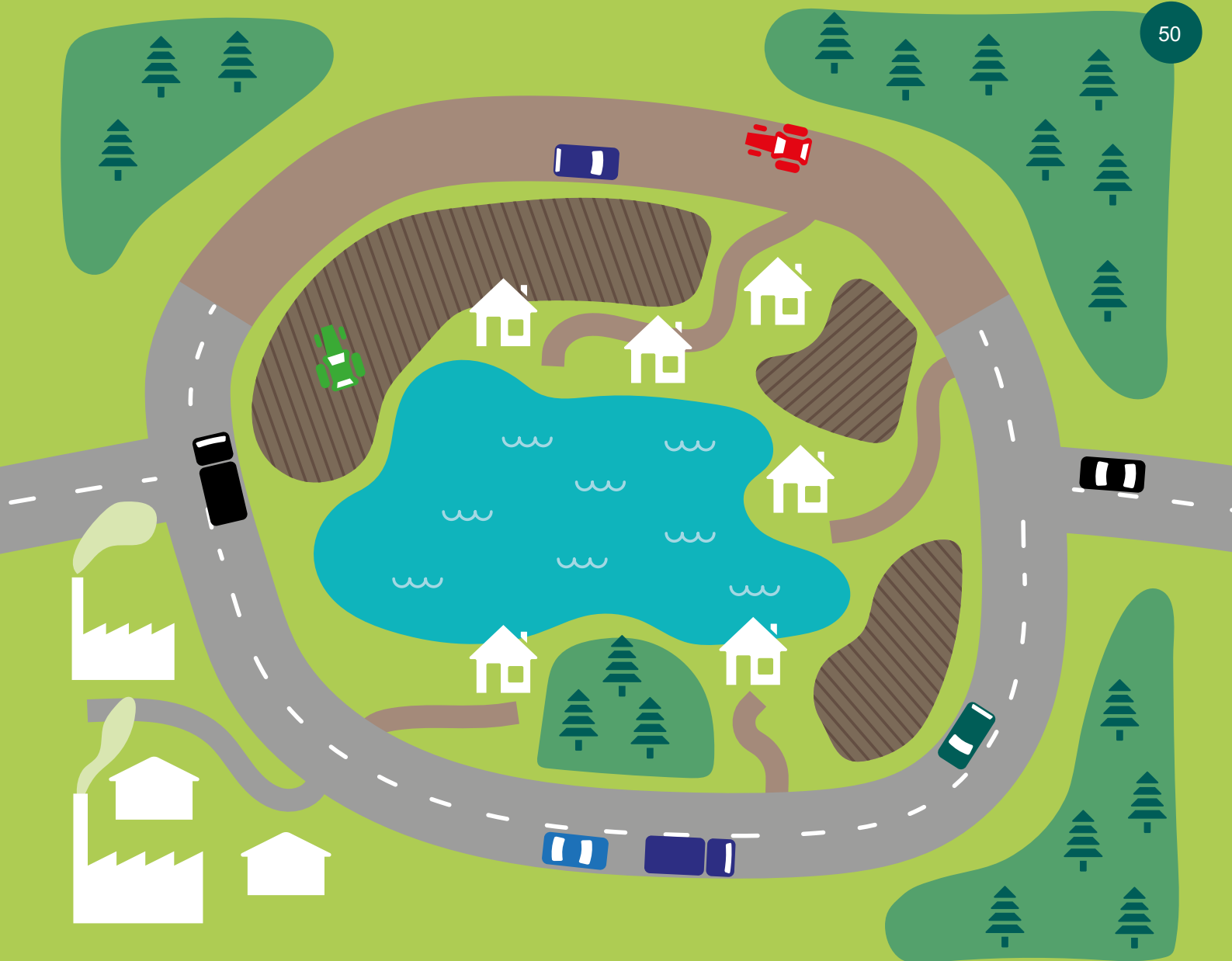
MAASEUTU.FI

Heli Siirilä, Vaasan yliopisto

Jenni Eckhardt, VTT

Esa Erkkilä, Keskipohjalaiset Kylät ry





Liikenne on keskeinen osa maaseudun palveluita

Kokonaisuuden toimivuuteen tarvitaan jokaista: asukkaita, yhdistyksiä ja muita yhteisöjä, eri alojen yrittäjiä sekä kuntia ja muita julkisen sektorin toimijoita. Ota tästä kokoelmasta ideoita oman alueesi liikennepalveluiden kehittämiseen ja kerro tekemästäsi kehittämistyöstä rohkeasti muillekin. Siten saamme ideat jalostumaan ja parhaat käytännöt leviämään.